Die Neckarschiffer

Hanns Heiman

Digitized by Google

Library of

Princeton University.

Digitized by Google

Heiman, Neckarschnirkel I

Digitized by Google

Hanns Heiman

Die Neckarschiffer

I. Teil

Beiträge zur

Geschichte des Neckarschiffergewerbes
und der Neckarschiffahrt

Heidelberg 1907
Carl Winter's Universitätsbuchhandlung

Digitized by Google

Beiträge zur

Geschichte des Neckarschiffergewerbes

und der Neckarschiffahrt

von

Dr. Hanns Heiman

Heidelberg 1907
Carl Winter's Universitätsbuchhandlung

Verlags-Archiv Nr. 146.

Digitized by Google

(RECAP)
HE669
5
N4H4
v.1

Alle Rechte, besonders das Recht der Übersetzung in fremde Sprachen, werden vorbehalten.

Digitized by Google

Inhalt.

		Seite
Vorwort		VII
Orientierungskarte		IX
Kapitel 1.	Die Entwickelung bis zur Wende des 16. Jahrhunderts	1
» 2.	Die Entwickelung im 17. Jahrhundert	30
» 3.	Die Entwickelung in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts	45
» 4.	Die Entwickelung unter Karl Theodor (zweite Hälfte des 18. Jahrh.)	80
» 5.	Lokale Entwickelung und Organisation des Schiffergewerbes in den einzelnen Neckarorten des 18. Jahrhunderts	113
» 6.	Die Umgestaltungen zu Beginn des 19. Jahrhunderts	135
» 7.	Die politische und wirtschaftliche Entwickelung des Verkehrs und der Verkehrsformen auf dem Neckar vom Wiener Kongreß 1815 bis zur Neckarschiffahrts-Ordnung 1842	161
» 8.	Die lokale und berufliche Differenzierung des Neckarschiffergewerbes zurzeit der Durchführung der Wiener Kongreßbeschlüsse 1815 bis 1867	192
» 9.	Die Entwickelung und Zollentlastung der Neckarschiffahrt seit der Neckarschiffahrts-Ordnung bis zur Neugründung des Reiches	223

Anhang:

Anlage 1.	Ordtnung der Schiffleuth, Humpler undt Flötzer deß Neckherthals 1605	257
» 2.	Fracht-Taxa für das Marck-Schiff 1716	266
» 3.	Schiffer- und Fischer-Ordnung (Cannstatt) 1719	270
» 4.	Fischers-Verglich zwischen der Curpfälzischen Schiffsbruderschaft und den Freyherrl. Metternichischen Unterthanen zu Neckarsteinach 3. Juli 1723	274
» 5.	Separierte Ordnung der Heidelberger Schiffer-Zunft 1728	277
» 6.	Zunfft- oder Bruderschafts-Ordnung samtlicher Schiffleuthe und Humpler des Neckarthals 1728. (Auszug)	281
» 7.	Akkord des ehemaligen Handelsmans Georg Fridrich Rund zu Heilbronn mit 6 pfälzischen Markschiffern wegen Übernahme der Churpfälz. Faktorei 1730	287
» 8.	Concession für das kleine Markschiff (Heidelberg-Mainz) 1739	290
» 9.	Mainzer Recesse zwischen Curpfalz und Curmainz 1749. (Auszug)	295
» 10.	Traktat zwischen Frankreich, Curpfalz und Curmainz 1751. (Auszug)	299
» 11.	Rangfahrts-Ordnung vom 7. Mai 1753	300
» 12.	Kautions-Verschreibung des Markschiffers Schreck von Haßmersheim 1761	316

Digitized by Google

Seite

Anlage 13. Kommerzial-Hauptvertrag vom 16. Juli 1782 und Nachvertrag vom 15. Mai 1893 zwischen Pfalzbayern und Württemberg. (Auszug) . 319
» 14. Neckar-Rangfahrts-Ordnung de anno 1784 323
» 15. Zunftartikel der Schneiderzunft in Eberbach 1789/1808 337
» 16. Freisprechungs-Urkunde für den Schifferlehrling Georg Haafner 1797 341
» 17. Bericht des Amtes Eberbach, die Neckarschiffahrt betreffend, 27. Oktober 1802 342
» 18. Provisorische Gildeordnung für die Neckarschiffer 1810 348
» 19. Auszug aus der Wiener Congreß-Acte 1815 360
» 20. Neckarschiffahrts-Tour-Ordnung 1829 361
» 21. Rheinschiffahrts-Acte 1831. (Auszug) 363
» 22. Neckar-Schiffahrts-Ordnung 1. Juli 1842. (Auszug) 366
» 23. Rangschiffahrtsvertrag zwischen Cöln und Cannstatt 1853 377
» 24. Rangschiffahrtsvertrag zwischen Mannheim und Cannstatt 1858 . 388
» 25. Fahr-Preise und Frachtsätze der Neckar-Dampfschiffahrt für 1856 396
Literatur- und Quellenverzeichnis 399

Digitized by Google

Vorwort.

Angeregt zu dieser Arbeit wurde Verfasser durch eine 1900 erschienene Denkschrift, die eine Kanalisierung des Neckars in Frage zog. Eine Untersuchung der sozialen Lage des Schiffergewerbes vom Neckar und ihrer durch eine Kanalisierung möglichen Veränderung mußte in einer Zeit, die von wasserwirtschaftlichen und sozialpolitischen Problemen so erfüllt ist, naheliegen. Zumal gerade das Binnenschiffahrtsgewerbe bisher eine eingehende volkswirtschaftliche Bearbeitung nicht gefunden hat. Diese Lücke ist auch durch inzwischen erfolgte Untersuchungen des Vereins für Sozialpolitik nicht ausgefüllt worden. Die «Untersuchungen über die Lage der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsgewerben» (1902) behandeln nur die Eisenbahn- und Straßenverkehrsgewerbe, andere nur «die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter» (1903). Daß gerade in letzter Zeit die Lage der im Binnenschiffahrtsbetrieb Beschäftigten wiederholt in die sozialpolitische Debatte gezogen und im Anschluß zum Gegenstand legislatorischer Reformvorschläge gemacht wurde, erhöhte den Reiz der Aufgabe. Der Gesichtspunkt der Kanalisierung trat dabei im Verlauf der Untersuchung vollkommen in den Hintergrund: eine Darstellung der Lage der Neckarschiffer schlechthin wurde Selbstzweck.

Das außerordentlich umfangreiche Quellenmaterial, das sich im Laufe der Vorarbeiten über den historischen Entwicklungsgang des Neckarschiffergewerbes erschloß, bestimmte Verfasser zur Veröffentlichung der im ersten Teil gegebenen «Beiträge zur Geschichte des Neckarschiffergewerbes und der Neckarschiffahrt». Der zweite, der eigentliche Hauptteil der Gesamtarbeit nimmt von dem für das Neckarschiffergewerbe wirtschaftlich bedeutsamsten Moment der letzten Zeit seinen Ausgang, indem er «die Lage der Neckarschiffer seit Einführung der Schleppschiffahrt» behandelt.

Unter Neckarschiffern sind hier in erster Linie die im Neckartal ansässigen Schiffer gemeint, die auf dem Neckar, aber auch auf dem Rhein ihr Gewerbe treiben. Bei der Flüssigkeit der beruflichen Grenzen

Digitized by Google

mußte die Untersuchung jedoch auch vielfach auf Flößer und Fischer vom Neckar, andererseits auf Schiffer vom Rhein ausgedehnt werden. Die enge Eingliederung der Schifferbevölkerung in das Gemeinschafts- und Wirtschaftsleben des Neckartales machte es notwendig, die für die soziale und ökonomische Struktur des Neckartales und damit auch seines Schiffergewerbes wesentlichen Momente hervorzuheben.

Mit den Vorstudien zu dieser Arbeit wurde Mitte August 1901 begonnen, Ostern 1902 war die Arbeit selbst im wesentlichen beendet. Äußere Umstände ermöglichen dem Verfasser erst jetzt die Veröffentlichung. Die seit Abschluß der Arbeit erfolgten Veröffentlichungen und Vorgänge konnten indes nicht mehr berücksichtigt werden.

Verfasser hat in erster Linie den Schiffern, vor allem dem Vorsitzenden des Neckarschiffer-Vereins, Herrn Bürgermeister Witter-Haßmersheim, zu danken, die durch ihr auskunftsbereites Interesse das Zustandekommen dieser Arbeit erst ermöglichten. Auch von seiten der Behörden wurde Verfasser — fast ausnahmslos — jede gewünschte Förderung zuteil. Es waren dies in erster Linie: das Großherzogliche Ministerium des Innern, das Großherzogliche General-Landesarchiv und das Statistische Landesamt zu Karlsruhe, demnächst die Königlichen Ministerial- und Archiv-Behörden zu Stuttgart, sowie die verschiedensten statistischen, kommunalen und privaten Institute, vor allem Archive, Bibliotheken, Gerichts-, Steuer-, Zoll-, Post-, Verwaltungs-, Statistische und Versicherungsbehörden etc. in Baden, Württemberg und Hessen, deren Aufzählung zu weit führen würde. All diesen Organen, desgleichen einer großen Zahl von Privaten, ist Verfasser zu großem Dank verpflichtet für die Bereitwilligkeit, mit der ihm die Fülle vor allem historischen und statistischen Materials zur Bearbeitung zugängig gemacht und diese erleichtert wurde. Vornehmlich in Baden ist's eine Lust Forscher zu sein!

Herrn Professor Dr. Rathgen-Heidelberg, seinem verehrten Lehrer, dankt Verfasser den ersten Hinweis auf den Gegenstand dieser Arbeit und mannigfache Förderung bei ihrer Durchführung.

Heidelberg 1902.

Berlin 1906.

H. H.

Digitized by Google

Orientierungskarte.

Digitized by Google

Erster Teil.

Digitized by Google

Erstes Kapitel.

Die Entwickelung bis zur Wende des 16. Jahrhunderts.

Was die Natur der Bevölkerung des Neckartals mit der einen Hand nahm, indem sie durch das nahe Herantreten der Odenwaldberge an die Ufer nicht weniger als durch die geologische Sandsteinstruktur intensive Landwirtschaft, Ackerbau wie Viehzucht, teils erschwerte, teils zur Unmöglichkeit machte, das gab ihnen Mutter Natur durch eben dies freigebig mit der anderen zurück, indem sie die Bevölkerung hinwies auf ihre Rohprodukte: Holz und Stein. Diese bildeten lange Zeit die Haupterwerbsquellen, die sich um so fruchtbringender und einträglicher gestalteten, als auch in denkbar günstigster Weise für die Absatzmöglichkeit durch einen natürlichen Verkehrsweg gesorgt war, auf dem sich gleichzeitig eine neue dritte Haupterwerbsmöglichkeit eröffnete: den Wäldern und Steinbrüchen gesellte sich die Wasserstraße als drittes jener natürlichen Güter, die im Verein den Mangel an Feld und Acker auszugleichen bestimmt waren.

Holzflößer und Steinschiffer sind die primären Formen des Neckarschiffergewerbes, die sich nach mancherlei Metamorphosen bis auf den heutigen Tag erhalten haben. Insbesondere sind es im unteren Neckartal die Holzgewerber, die als Flößer und Schiffer vornehmlich Brennholz den Neckar hinab nach holzarmen Rheingegenden beförderten; dabei scheinen von je beide Transportweisen, per Schiff und per Floß, gleichzeitig, wenn auch letztere weitaus überwiegend benutzt worden zu sein.[1] Die Bezeichnung als Schiffer braucht an sich noch durchaus nicht dagegen zu sprechen, daß man es auch im speziellen Fall mit Flößern zu tun hat, da hier gerade in früherer Zeit eine Begriffsgemeinschaft vorlag, die sich z. B. auch in der von alters überkommenen Bezeichnung für die Holzflößer des Murgtales als «Murgschifferschaft»[2] erhalten hat. Und so wird man auch eher auf eine Flößergemeinschaft,

[1] Hausrath. — [2] Emminghaus, Die Murgschifferschaft.

Digitized by Google

denn auf eine Schiffergilde[1] in einer Römerniederlassung des zweiten Jahrhunderts aus einer im Jahre 1779 auf einem vierseitigen Römeraltare bei Marbach über dem Zusammenfluß von Neckar und Murr aufgefundenen Inschrift[2] zu schließen haben:

PRO SAL JMP
GEN NAVT
G JVL VRBJCVS
D D VSLLM.

(Pro salute imperii Genio Nautarum Gajus Julius Urbicus dat dedicat voto soluto libentissime merito.)

Hausrath nimmt an, daß «wenn jene nautae wirklich Flößer im heutigen Sinne gewesen sind, sie Nutzholz verflößten und nicht Brennholz»; noch wahrscheinlicher aber ist es ihm, «daß es sich hier gar nicht um Flößerei handelte, sondern um Schiffahrt zum Transport anderer Waren, wobei Marbach vielleicht einen Stapelplatz bildete, wohin die einheimische Bevölkerung ihre Produkte brachte, um sie auszutauschen gegen Waren der römischen Händler, die von hier jene Rohprodukte auf dem Neckar nach den römischen Ansiedelungen am Rhein verbrachten. Wenn sie im flachen Oberlauf des Neckars vielleicht auch Flöße benutzten, so dienten diese eben nur als Transportmittel, sie waren nicht Selbstzweck.»

Aus nachrömischer Zeit geht nach der großen Caesur der Völkerwanderung der erste urkundliche Hinweis auf die von den merowingischen und karolingischen Herrschern dem Wormser Bistum überlassenen Wasserzölle in Wimpfen und Ladenburg hin, von denen in der vorliegenden Urkunde[3] Kaiser Ludwigs des Frommen vom Jahre 830 die Handel- und Gewerbetreibenden befreit werden. Es geht daraus hervor,

---

[1] Geschichte der Neckarschiffahrt in Württemberg bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts, Württ. Jahrb. 1859.

[2] Abgedruckt in Württ. Jahrb. 1835, S. 58.

[3] In dieser Urkunde Kaiser Ludwigs des Frommen und seines Sohnes Lothar vom 11. September 830, wodurch die Zollfreiheit der Gewerbs- und Handelsleute zu Worms, Wimpfen und Ladenburg auf Ansuchen des Bischofs Fulkwig von Worms bestätigt wurde, heißt es nach Mone: «detulit (episcopus) nobis praeceptum domini et genitoris nostri bonae memoriae Caroli serenissimi Augusti, simul et avi nostri Pippini regis in quibus continebatur, quod ipsi et prodecessores eorum, reges videlicet Francorum Dagobertus, Sigebertus et Hilpericus concessissent ut quanticunque negotiatores vel artifices seu et Frisiones apud Vangionem civitatem devenissent, omne telonium, undecumque illud fiscus et in praedicta civitate et in castellis Lobedunburg et Vvinpina exigere poterat, ad integrum per eorum auctoritates eidem ecclesiae concessissent». Nach Mone scheint die hier aufgeführte Urkunde Dagoberts I. eine vom 30. September 627 zu sein (s. Mone, Rheinschiffahrt).

Digitized by Google

daß also bereits im siebenten Jahrhundert auf dem unteren Neckar Handelsschiffahrt betrieben wurde. — Ums Jahr 1100 findet sich eine Schiffslände in Heilbronn erwähnt.[1] Im Jahre 1217 erwerben zu Heidelberg, das sich im Anschluß an Konrad des Hohenstaufen Burg aus den ärmlichen Fischerhütten[2] als die spätere pfälzische Residenz zu entwickeln begann, Abt und Konvent des Klosters Schönau[3], oberhalb Heidelberg, die eine, im folgenden Jahre die andere Hälfte der Neckarfahr (zwischen Ziegelgasse und dem Ostende von Neuenheim) unweit der Stelle, wo Flöße und große Schiffe am unteren Lauer landeten, während unterhalb der alten Brücke wegen der Pfistermühle nur kleine Holz- und andere Schiffe landen konnten.[4]

Schönau hatte 1217 auch eine Hälfte am Ertrage des Heidelberger Markschiffes käuflich erworben. Vorher waren damit zwei Privatleute gemeinsam vom Pfalzgrafen belehnt; die beanspruchten das Lehen nun ungetrennt für sich, da der Verkauf ohne ihre Genehmigung oder Entschädigung erfolgt war. Pfalzgraf Ludwig I. entschied 1217, daß sie den Betrieb des Markschiffes auf eigene Rechnung lebenslang aber als Lehnsmänner bezw. Pächter von Schönau behalten sollten, nach ihrem Tode noch je einer der beiderseitigen Söhne gegen einen gewissen Pachtzins an Schönau; nach deren Tode aber sollte es freies Eigentum des Klosters sein, das dann das Markschiff ganz zu eigenem Nutzen übernahm; der bestand aus Frachtlohn für fremde Marktwaren und Personen und im zollfreien Transport der eigenen Güter. Für ein solches Schiff erhielt 1261 Schönau Zollprivileg den Neckar entlang im Gebiet des Gaugrafen Poppo von Dilsberg[5]. Im Jahre 1225 bekam Kloster Schönau durch Schenkung der Herren von Neckarsteinach Freiheit vom dortigen Wasserzoll[6], 1245 ward die Schiffahrt des Klosters von Pfalzgraf Otto auf den pfälzischen Strecken des Rheins und Neckars von allen Abgaben für seinen eigenen Bedarf befreit. — Um jene Zeit begann Kloster Schönau, das sich bis dahin des Wassertransports zur Verbindung mit seinem unterhalb Mannheim gelegenen Scharrhof be-

[1] Pfaff. — [2] Häusser I.

[3] Bisher ein Lehen des Wormser Bischofs als Vorgesetzten des dortigen St. Andreasstiftes an den Lufrit von Waibstadt; beim Verkauf bedang sich Worms aus: «Zur Recognition des Eigentums sollen die Personen und sonstigen Boten unseres oft genannten Stiftes ohne Fahrgeld bei Heidelberg freie Überfahrt haben und um das Fest des heiligen Andreas soll der Stiftsknecht, der mit Schweinen überfährt, in dem Verwaltungsgebäude der Brüder freie Herberge genießen». S. Mays: «Die Brücken und Fähren über den Neckar bei Heidelberg», Heidelberg 1877, und Mone I.

[4] Neues Archiv II, 1893, S. 206. — [5] Neues Archiv II, 1893, S. 105.

[6] Mone I.

Digitized by Google

dient hatte, sich nunmehr auch am Rheinhandel zu beteiligen und Rheinzollprivilegien zu erwerben, allerdings immer nur für eigene Waren bezw. für den Selbstbedarf, was durch mehrere Ordensbrüder auf ihre geistliche Pflicht bezeugt werden mußte. Zugleich war das Kloster ab omni justitia servorum von der für die Schiffsknechte gewöhnlich zu bezahlenden Gebühr befreit. Indes handelt es sich im wesentlichen doch nur immer um den Transport von Wein und Cerealien zwischen den Einzelhöfen einer großen Klosterwirtschaft. Im übrigen aber wiegt noch immer der Holztransport vor, wie sich auch die für die nächsten Zeiten vorliegenden Nachweise vornehmlich mit ihm beschäftigen. 1342 schlossen Markgraf Rudolf von Baden und Graf Ulrich von Württemberg mit Heilbronn einen Vertrag über die Zollfreiheit der Flöße auf dem Neckar[1], 1397 erließ Pfalzgraf Otto von Mosbach eine Flößerordnung[2], 1422 schloß der Pfalzgraf Otto bei Rhein mit den Herren Hans und Eberhard von Hirschhorn einen zuerst auf je 12, seit 1452 auf 24 Jahre erneuerten Vertrag, vor Georgi und Michaeli kein Floß oder Schiff mit Holz auf den Rhein gelangen zu lassen, außer für den Bedarf eines der kurfürstlichen Schlösser, wodurch wohl den Neckarortschaften ihr Holzbedarf gesichert werden sollte.[3] Die freie Reichsstadt Heilbronn schloß 1469, 1472 und 1476 mit Baden, Pfalz und Württemberg Verträge ab, kraft deren den Flößern die ungehinderte Durchfahrt durch den für die Schiffahrt durch Wasserbauten erschlossenen Neckar bei Heilbronn gesichert war[4]; demselben Zweck diente die 1476 erfolgte Erbauung der neuen Floßgasse, welche statt der bisher vom Flößer nur mit Sorgen benutzten Fahr durch die Mühle einen Floßweg durch das Wehr eröffnete.[5] 1443 wurde ein Geleitsvertrag für den Neckarverkehr zwischen Württemberg und Pfalz abgeschlossen, ähnliche 1469 zwischen Pfalzgraf Friedrich und Württemberg, 1472 zwischen Markgraf Karl von Baden und Württemberg[6]: Die Erbauung der Floßgasse in Heilbronn (1476), der Heidelberger Zolltarif von 1480, die Holzordnungen für das Neckartal von 1557 und 1605, die Flößereiordnungen von Neckarsteinach von 1474[7] und 1518[8], die Eberbacher Floßordnung von 1596: sie sprechen alle für die dominierende Bedeutung, die der Holztransport in damaliger Zeit für den Neckarverkehr hatte und zwar insbesondere der zu Floß, während der zu Schiff zwar ebenfalls bereits im 14. Jahrhundert auf dem Neckar üblich war, doch bis ins 18. Jahr-

[1] Dürr, Chronik. — [2] Hirschhorner Kopialbuch. — [3] Hausrath I.
[4] Beitr. zur Hydr. und Huber, S. I. — [5] Dürr, Chronik.
[6] Beitr. zur Hydr. — [7] Hausrath II.
[8] Archiv für Hessische Geschichte und Altertumskunde, Bd. 14.

Digitized by Google

hundert hinein der Flößerei gegenüber zurücktrat. — Die erwähnte Holzordnung Otto Heinrichs von 1557, in der der Kurfürt zum erstenmal als solcher das dominium Niceris als Herr der Neckarmündung in dem Sinne beanspruchte, daß, wer sich seinen Anordnungen nicht fügen wolle, auch den Neckar nicht gebrauchen dürfe, — diese Holzordnung ist abgesehen von anderen einschneidenden Bestimmungen, die den ganzen Holzhandel und -transport vom Neckar neu reglementierten und organisierten, noch insofern von besonderem Interesse, als in ihr der Rheinholzhandel als ein besonderes Vorrecht der Bürger der fünf durch die Lage an der Mündung der wichtigsten Floßbäche von vornherein bevorzugten Gemeinden: Neckargemünd, Neckarsteinach, Hirschhorn, Eberbach und Neckargerach bestätigt wird, unter die allein das auszuführende Quantum verteilt wird.[1] Im Anschluß daran scheint sich aber auch der Neckarholzhandel in jenen Orten konzentriert zu haben, und zwar in der Art, daß der Rheinhandel ein besonderes Gewerbe bildete, während der Neckarhandel insgemein in Berufsvereinigung mit anderen Gewerben zum ergänzenden Nebenerwerbe bei sonst ungenügendem Auskommen betrieben worden sein dürfte.[2] — Von den genannten Ortschaften waren nur Neckargemünd, Eberbach und Neckargerach pfälzisch, Hirschhorn war ein von Kurmainz an die Herren von Hirschhorn vergebenes Lehen, während Neckarsteinach zu einem an die Landschaden von Steinach verliehenen Kondominat von Worms und Speyer gehörte. Gleichwohl verlangte der Kurfürst[3], daß alle Holzgewerber «hinter was herrschaften des Neckarthales sie seßhaft», die «das holz in floßen, Schiffen und nachen zu verfuhren sich unseres Neckarstromes gebrauchen wollen», ein von der kurfürstlichen Hofverwaltung zu bestimmendes Holzquantum um eine mit ihnen vereinbarte «zimbliche» Bezahlung an den kurfürstlichen Hofgarten lieferten. Durch die Holzordnung von 1605, die auch bestimmte, daß kein auf der rechten Neckarseite gewachsenes Holz aus dem Neckartal ausgeführt werden dürfe[4], kam die weitere Auflage des vierten Scheites hinzu; diese sollte von dem Holzhandel erhoben werden, der sich mit dem in

[1] Hausrath.

[2] Ein Artikel der Eberbacher Floßordnung besagt darüber: «Desgleichen dieweill auch die Handwerksleut durchaus uhsgemein allhier zu Eberbach, Hirschhorn, Zwingenberg, Gerach und ander orten mit dem Holz umgangen ihr Handwerk uf ein seit gesetzt und dem Holzhandel mehr als ihrem Handwerk angehangen, daß denselben auch ufferlegt, entweder bei dem Holzhandel oder ihrem Handwerk zu bleiben und daß sie gar kein Floß uff dem Rhein mehr binden machen oder fahren sollen. Sonsten ist man nit darwider, daß sie Holz und Wälder kaufen auf den Neckar zu flözen und deren Orten zu verkaufen so gut sie können.» (Hausrath.)

[3] Hausrath. — [4] Hausrath.

Digitized by Google

der Ordnung von 1557 fixierten Holzexport, neckaraufwärts über Neckarelz hinaus und zu Tal nach dem Rheine hin, befaßte.[1]

Über die quantitative und räumliche Ausdehnung des Neckarverkehres, vom Holzhandel abgesehen, ist wenig überliefert, doch wird er zum überwiegenden Teil aus dem Güteraustausch zwischen den am Neckar einerseits und den am Rhein andererseits belegenen Besitzungen und Wirtschaftszentren der hier und dort begüterten Grund-, Territorial- und Landesherren, geistlichen wie weltlichen, bestanden haben, unter denen vor allem, von kleineren abgesehen, Kurpfalz, Kurmainz und Worms in Betracht kamen. Für den sonstigen Warenverkehr nach dem Rheine hin waren die Schiffer vom Neckar, die allerdings nur Neckargüter direkt nach den betreffenden Rheinhäfen führen durften, unter diesen an keine bestimmte Station gebunden, nur mußten sie ihre Rückladung ausschließlich auf die nach Heilbronn bestimmten Güter beschränken, so daß sich die gesamte Rheinschiffahrt der Neckarschiffer lediglich auf die vom Neckar kommenden bezw. dorthin bestimmten Güter erstreckte.[2] In dieser Beschränkung scheinen die Neckarschiffer ungehindert ihre Güter nach dem Niederrhein geführt zu haben, bis im Jahre 1471 Kurfürst Adolf von Mainz, um den verfallenen Mainzer Handel wieder zu heben, das seit Kaiser Friedrich II. außer Übung gekommene Mainzer Stapelrecht wieder einzuführen versuchte; er ließ u. a. auch die zu Berg fahrenden Neckarschiffer unter einem Rechtsvorwand anhalten und zum Ausladen zwingen, wogegen Kurfürst Friedrich I. der Siegreiche allerdings sofort unter Protest in einem Privatschreiben an Adolf «die Aufhebung dieser dem gemeinen Wesen nachteiligen eingriffen» verlangte, mit dem vorerst negativen Erfolge, daß Kurmainz antwortete, «die Sach seie des Stifts und Kurfürsten alt Herkommen und Freiheit; er bitte daher mit freundlichem Fleiß das

[1] Hausrath.

[2] Bemerkungen, S. 15 ff. Vergl. Lehmann, Chronica der Freyen Reichs-Statt Speyer. . . . Frankfurt a. M. 1662: «Nachdem die Statt Maintz vom Ertzbischof und Churfürsten daselbst bezwungen und eingenommen, hat sich hernacher zwischen demselben und Churfürst Ludwig Pfalzgrafen der Staffel Gerechtigkeit halben zu Meintz Irrung und Streit erregt und hat Churfürstlich Pfaltz in deren Articuln unter andern von der Bürger zu Speyr Gerechtigkeit daselbst folgender massen gesetzt: 30. Item daß auch waar und beweislich daß die Speyrische Schiffleut und oben vom Necker herab zu mehrmalen seynd gen Bingen gefahren, allda Hering, Saltz, Eisen und deßgleichen, auch Wein im Rinckgaw geladen, unverhindert einiger Staffel oder überschlags herauff geführt. — 40. Item daß dieselben Schiffleut auch jederweilen Kästen und andere dergleichen wahr behäglich daselbst hin und an dieselbige Ort unverhindert einiger Staffel oder überschlagens, so sie in Meintz an Zoll entricht gefahren seyn.»

Digitized by Google

Stift dabei ohne Eintrag verbleiben zu lassen».[1] Die Angelegenheit kam erst im Jahre 1492 vor das Zollkapitel der Rheinischen Kurfürsten, wobei nach Maßgabe des Beschlusses von 1464[2] bestimmt wurde[3], «daß kein neuer Zoll oder andere nicht hergebrachte Belästigungen geduldet werden sollten; daß auch keiner von ihnen die Befugnis habe, diesem entgegen etwas zu unternehmen oder auszuwirken». Gleichwohl erbat und erhielt Kurmainz auf dem Wormser Reichstag 1495 von Kaiser Maximilian die Bestätigung des Mainzer Stapels, wonach «dem Kurfürsten, seine Nachkommen und dem Stift werde der Stappel mit Niederlag, Umschlag und alter Gerechtigkeit wie die bisher gehalten, gebraucht und geübt worden seyn, confirmirt und aus königlicher Macht und Gewalt neu verliehen. Wenn schon Prozesse dieses Gegenstandes wegen ausgegangen wären, so sollten diese hintenan gesetzt werden.»[4] Das Stapelrecht ward von Mainz unter Protest der anderen Kurfürsten getrost auch weiterhin ausgeübt, obschon sogar Kurfürst Jakob von Mainz auf dem Zollverein von 1506 die schriftliche Erklärung gab, «daß die Schiffahrt auf dem Rhein frei sey, der Schiffmann nach Entrichtung der herkömmlichen Zölle nicht auf der Fahrt aufgehalten, auch nicht genötigt werden sollte, sein Gepäck zu öffnen».[5] Zu diesem im Jahre 1506 tagenden Zollkapitelstag der drei Erzbischöfe von Köln, Mainz und Trier und des Pfalzgrafen waren durch eine gedruckte Einladung auch Heilbronns «burger kauffleute Hantierer und schiffleute wegen Verbesserung des Gewerbs auf dem Rheinstrom» nach Oberm Wesel entboten worden, um «ire mengel beswerd und gebrechen ob inen die uff dem Rynstram lynpfadt oder zollen unserer gepiet begegnet were», vorzubringen; immerhin ein Anhalt dafür, daß auch Heilbronn mit den Rheinlanden auf dem Wasserwege in regem Verkehr stand.

Über Heilbronn hinaus aber fand ein großer Verkehr vermittels der Neckarstraße nicht statt, obwohl gerade er durch die Verbindung mit dem weiten Hinterlande und den oberdeutschen Verkehrsstraßen sich hätte lohnend gestalten müssen; aber der Neckar oberhalb war nur mit geringen Ladungen, zeitweise gar nicht zu befahren. Wohl hatte schon der Teilungsvertrag der Grafen Ludwig und Ulrich von Württemberg vom 25. Januar 1442 die Bestimmung enthalten, daß der Neckar eröffnet und schiffbar gemacht werden solle, wohl waren die

[1] Bemerkungen S. 26.

[2] Dieser bestimmte, «daß die Kommerzia frei seyn und keine Ausladung der Schiffe geschehen oder niemand dazu gezwungen werden sollte, es seie denn, daß der Beseher und Schiffmann darüber, ob das Schiff recht besehen, sich nicht vergleichen könnten». (Bem. 27.)

[3] Bem. S. 23. — [4] Bem. S. 28. — [5] Bem. S. 32.

Digitized by Google

Nachfolger, namentlich Eberhard (1450—1482), mehrfach darauf zurückgekommen[1], doch scheinen sie gegenüber der von je etwas hartköpfigen Interessenpolitik der Reichsstadt Heilbronn nichts ausgerichtet zu haben; diese wachte eifersüchtig über die Integrität ihres Speditionsmonopols nach dem Oberland und hatte kraft einer von Kaiser Ludwig dem Bayern am 27. August 1333 erteilten, später am 16. Januar 1500 von Kaiser Maximilian I. bestätigten Erlaubnis[2], den Neckar zu leiten und zu wenden, wie es ihr am förderlichsten dünke, schon um die Mitte des 14. Jahrhunderts den Neckar «mit allerlei Mühlen und anderen Wassergebäuden» ganz verschlossen und damit für sich einen Umschlagsstapel geschaffen, bei dem natürlich die Heilbronner Spediteure nicht zu kurz kamen. Bis zum Ende des 15. Jahrhunderts soll immerhin auch der Wasserverkehr zwischen Kannstatt und Heilbronn fortgedauert haben, später aber bildete Heilbronn zunächst den Endpunkt für den Wassertransport, von wo aus dann die Güter per Achse weiterbefördert wurden.

Hierin sollte erst Wandel geschaffen werden, als inzwischen die Blütezeit für den oberdeutschen Handel herankam. Heilbronn und Wimpfen, beide freie Reichsstädte, entfalteten sich in mancherlei politischen Stürmen zu kräftigen Gemeinwesen, Heidelberg, die pfälzische Residenz, war zu einer Hochburg des Humanismus geworden, und mit diesem allgemeinen Aufschwung mußte auch die Neckarstraße an Bedeutung gewinnen. Herzog Christoph von Württemberg erbat in dieser Erkenntnis und erhielt von Kaiser Karl V. das nachstehend in den Hauptpunkten wiedergegebene Privileg, den Neckar durch Beseitigung der künstlichen Hindernisse in Heilbronn auch weiter hinaufwärts dem Wasserverkehr wieder zu erschließen.

«Wir Karl der funfft von Gottesgnade Römischer Kaiser Thuen geben gonnen und erlauben ime auch solches alles von römischer Kaiserlicher macht volkommenhait wissentlich in krafft dieß Briefs, Also vunnd dergestalt, das gedachter Hertzog Christoff zu Wirtemberg den fluß Necker aufwertz so weit solcher durch sein furstenthumb wirtemberg fleußet vnd sonst seyn vnnd geschehen mag, öffnen schiffreich oder schiffgengig machen. Vnd also das darauf mit floßen vnnd Schiffen allerhand wahr gemainem Nutz zu gueten vnd vmb mehrer gelegenhait willen vf vnd abgefuert werden möge zurichten pauen vnd einfassen. Auch darzu alle vorthail freyhait Recht und gerechtigkait

[1] Huber S. 1.

[2] Pfaff, Codex hirsaugienis fol. 47 b. Lünigs Reichsarchiv XIII, S. 893.

[3] Dürr, Chronik.

[4] Die Urkunde befindet sich im Königl. Staatsarchiv Stuttgart.

Digitized by Google

so andere vnsere vnd des Reichs fursten vnd stende zu dergleichen fließenden schiffreichen wassern in Jren furstenthumben Landen vnd Gepieten haben von Recht oder gewohnhait. Auch haben vnd sich derselben freuen, gebrauchen und genießen solle vnd mag, von allermeniglich vnverhindert — Doch Vns vnnd dem Reiche an vnser und sonst meniglich an seinen Oberkaiten, guetern grunden poden mulen Rechten und gerechtigkaiten vnabbruchig vnnd vnnachtailig.

Geben in vnser stat Brussel in Brabant am ersten tag des monats Decembris Nach Christi vnnsers lieben Herren gepurt funffzehnhundert vnd im dreyvnndfünfftzigsten . . . . . jaren

Carolus.»

Die Ausführung scheiterte auch diesmal wieder an dem teils latenten, teils offenen Widerstand Heilbronns[1]; in neuer Besorgnis um sein Speditionsmonopol und gestützt auf seine erwähnten Privilegien bat Heilbronn den Kaiser um Aufhebung des dem Herzog erteilten Privilegiums (2. Januar 1555), indem die Stadt gleichzeitig — allerdings nicht ganz wahrheitsgetreu — ausführte, seit Menschengedenken befahre man den Neckar mit ganzen und halben Rheinschiffen nur bis zu den Kranen unterhalb Heilbronns.

Herzog Christoph aber ersah in dieser wasserwirtschaftlichen Maßnahme das geeignetste Mittel zur Beförderung und Emporbringung der Gewerbsamkeit und erhoffte auch für Land und Untertanen von der Schiffbarmachung neben mancherlei sonstigem Nutzen und Vorteil, «dann die niederländischen und Frankfurter Güter leichter, schneller und mit weniger Gefahr als auf der Achse ins Land zu bringen, auch die Frucht wohlfeiler zu erhalten, wodurch vornehmlich in Mißjahren dann allzu großer Aufschlag vermieden würde, während sich den Untertanen die Möglichkeit bieten würde, eigene Gewerbe und Gesellschaften zu errichten, um Waren aus- und einzuführen und den Neckarwein, welcher vor anderen Weinen besonders in heißen Zeiten anmutig und berühmt sei», dann auch nach Niederdeutschland zu versenden und dagegen Holz aus dem Odenwald und der Umgegend herbeizuschaffen. Herzog Christoph wollte von diesem mit vorausschauendem Blicke als «hoch und gemeinnützliches», von seinem landständischen Ausschuß[2] als «trefflich-gutes» erkannten Werk nicht ohne weiteres abstehen und wandte sich am 13. Januar 1555 seinerseits wieder an den Kaiser, der,

[1] Ausführliches Aktenmaterial über dieses Projekt von 1553 wie über das spätere von 1598 befindet sich im königl. württembergischen Staatsarchiv Stuttgart, sowie im städtischen Archiv zu Heilbronn. Pfaff behandelt beide ausführlich.

[2] Aktenmaterial hierzu auch im Ständischen Archiv Stuttgart: «Fürstl. Propositionen a. d. landschaftlichen Ausschußtag», 4—6, VI, 1554.

Digitized by Google

um den Streit zu schlichten, eine Kommission, bestehend aus dem Pfalzgrafen, dem Bischof von Speier, dem Domprobst von Magdeburg und einem Ratsverordneten von Ulm, einsetzte. Sie tagte mehrfach in Wimpfen, aber erst nach zwei Jahren kam am 4. Januar 1557 ein Vergleich zustande, der eigentlich beide Teile nicht recht befriedigen konnte. Die Stadt versprach auf Verlangen die Beseitigung der Wasserwerke binnen Jahresfrist, wofür der Herzog ihr 100000 Gulden an Unkosten bezahlen mußte, außerdem durfte er, außer für die zum Hofgebrauch bestimmten Waren, in seinem Zehnthof kein Lagerhaus errichten, mußte den Heilbronnern in seinem Lande freie Schiffahrt gewähren und verpflichtete sich, jedem die Benutzung der Land- oder Wasserstraße freizustellen. — Was Heilbronns eindringliche Vorstellungen und mehrjährigen diplomatischen Verhandlungen nicht erreicht hatten, gelang den natürlichen Hindernissen des Flusses, die Herzog Christoph bald zwangen, von der Schiffbarmachung abzustehen. Um die Wende des Jahrhunderts griff dann Herzog Friedrich nochmals das Projekt auf, ließ sich 1598 holländische und italienische Wasserbaukünstler kommen, die seinerzeit als wasserbautechnische Autoritäten galten, indes wohl beide nicht dem Flußcharakter hinreichend Rechnung trugen und erwarteten, «der Neckar werde sich gleich den Gewässern in ihren Ebenen zwingen lassen». Herzog Friedrich ließ ihre hohen Kostenanschläge durch den württembergischen Baumeister Schickhardt revidieren, der aber auch nach vorangegangener Flußbereisung die Schwierigkeiten einer Schiffbarmachung für sehr groß, ihre Kosten für sehr bedeutend erklärte. Wohl hauptsächlich mit Rücksicht auf letzteren Punkt gab der Herzog den Plan auf und das Projekt ruhte dann in den unruhigen Zeiten des nächsten Jahrhunderts, das mit seinen fortgesetzten Kriegswirren solch großen wirtschaftlichen Vorlagen wenig günstig war. Erst zu Beginn des 18. Jahrhunderts tauchte das Projekt, ein wasserwirtschaftlicher Phönix, von neuem auf.

Je mehr aber der Neckar auch weiterhin in den Funktionen einer öffentlichen Verkehrsstraße behindert war, um so ergiebiger konnte er den privatwirtschaftlichen Zwecken der verschiedenen anliegenden Territorialherren dienen; deren größter, Kurpfalz, unterhielt z. B. einen genau tarifierten Verkehr. Nach Mone sind die Pfälzischen Frachtsätze auf dem Rhein und Neckar für die Hof- und Landesverwaltung vom 17. August 1571 folgende[1]:

[1] Rheinfracht vom Wein: Von 1 Fuder Wein von Caub oder Bacharach bis Heidelberg 1 Gulden, ist die Ladung aber unter 18 Fuder, so kostet jedes 1 Ortsgulden (1/4 Gulden) mehr. Von Bingen oder Frei-Weinheim das Fuder 1 1/4 Gulden, ein leeres Fuderfaß 3 1/2 Albus. Von Oppenheim, Nierstein und Umgegend das

Digitized by Google

Es wurde gezahlt an Fracht nach Heidelberg

von Heilbronn und Neckarsulm p. 1 Fuder Wein	3/4	fl.,
» Wimpfen p. 1 Fuder	1/2	»,
» Neckarelz p. 3 Fuder	1/2	»,
» Heilbronn und Neckarsulm p. 100 Malter Korn	4 1/2	»,
» Wimpfen p. 100 Malter Korn	3 1/4	»,
» Neckarelz, Eberbach, Neckargerach, Zwingenberg, Neckarschwarzach p. 100 Malter	2 3/4	»,
» Dilsberg und Neckargemünd p. 100 Malter	3 3/4	»,
vom 100 Brennholz vom Neckar in den Holzgarten oder Holzhof zu tun und darin aufzuarken (aufzusetzen)	1 1/4	»,

Die Humpler bekommen von gewöhnlicher Fahrt

von Heidelberg bis Rheindürckheim und Überscheim	3	»,
» Worms	2 1/2	»,
» Roxheim und Kirschgardshausen	2	»,
» Mannheim	1 1/4	»,
» Ladenburg	2 1/2	»,
Ein Fischer von Heidelberg bis Scharenberg	21	Albus,
Eine Ladung Steine oder Kalk von Neckargemünd bis Heidelberg	12	»
Eine Schiffahrt von Heidelberg bis Neckarelz	8	fl.,
Ein Humpler	2 1/2	»,
Fährt der Humpler ohnehin leer hinauf und bekommt Wein oder anderes zur Rückfracht	2	»,
ein leeres Fuderfaß	3	Albus,
ein Stückfaß	10	» [1].

Fuder 7/8 Gulden, von Rheindürckheim, Worms, Roxheim, Mannheim und der Rechbach von 1 Fuder 3/4 fl., von 1 Fuderfaß 3 Albus. Von Krewelsheim, Selz und Neuburg von 1 Fuder 1 1/4 fl., von Germersheim das Fuder 1 fl., das Fuderfaß 3 Albus.

Frucht. Die Frucht wurde im ganzen von 100 Maltern angesetzt und betrug von Korn den ganzen Satz, von Spelz und Hafer den halben. Von Kaub etc. 7 fl., von Bingen etc. 6 fl. Von Oppenheim etc. 5 fl. Von Hamm, Uberschem, Rheindürckheim, Worms, Germersheim, Newlanden, Speier 4 fl. Von Kirschgartshausen und Roxheim 4 fl., von Mannheim, Rheinhausen, Hembsheim, Rechberg, Ladenburg, Deckenheim 2 3/4 fl.

Von der Rheindürckheimer Hütte bis Mannheim 100 Malter harte Frucht 4 1/2 fl. Mone: Die Rheinschiffahrt vom 13.—16. Jahrh. Bd. IX, S. 42.

[1] Mone, der diese wegen damaliger Teuerung etwas erhöhten Sätze der im Karlsruher Archiv ruhenden Pfälzischen Ordnung des Neckartals entnimmt, bemerkt

Digitized by Google

Man wird sich übrigens den damaligen Wasserverkehr auf dem Neckar selbst als durchaus in das Prokrustesbett kleinterritorialer ritterschaftlicher Lehensverfassung eingezwängt vorzustellen haben. Die zahlreichen Burgen derer von Berlichingen, Gemmingen, der Herren von Hirschhorn und Landschaden von Steinach, der Dilsberger Grafen von Lauffen, der Burgherren von Stolzeneck und Reichenstein, der Edlen von Zwingenberg und Minneberg, von Tauchstein und Oberkeim, der Horneck und Ehrenberg, all jene Burgen erinnern mit ihren Trümmern als stumme Zeugen längst versunkener Romantik im Neckartal auf Schritt und Tritt an die Zeit des Faustrechts, da man vor allem Sorge trug, die Flußpässe durch Kastelle zu sichern, sie erinnern daran, daß harte, fehdegewohnte Geschlechter es waren, die jeden Zoll ihrer reichsständischen Integrität wie ihrer territorialherrlichen Gerechtsame mit gewappneter Faust vertraten; diese Burgen waren wohl auch der Schiffahrt Sicherung und den Schiffern ein Schutz, zugleich aber waren sie diesen auch der Herrensitz, für den sie in — nicht immer harter — Fron arbeiten und damit die ihnen gewährte Sicherheit des Geleits entgelten mußten. Wie die Schiffahrt zum Teil als Ausfluß hoheitlicher Rechte ausgeübt wurde, zum Teil von den Dienstleuten der Territorialherren oder — und das wird der häufigere Fall gewesen sein — von Fronpflichtigen, die im Schutz der Burgen sich ansiedelten und ihr Schiffahrtsgewerbe betrieben, so war auch insbesondere für Fahrten im Bereich einer Lehnsherrschaft bezw. zwischen zwei getrennten Besitzungen einer Herrschaft auch die Betriebsform vorerst eine rein herrschaftliche; der Betrieb selbst erfolgte nach Weisungen des Herrn, wenn auch vielfach in eigenen Weistümern festgelegt, die ein Eigenrecht der Schiffer am Betrieb erkennen lassen.[1]

So ein Weistum über die Schiffleute der Herren von Hirschhorn, das die Pflichten und die zu leistenden Fronden unter genauer Fest-

---

hierzu treffend: «Diese Frachtsätze stehen weder mit Entfernung der Orte noch mit der Berg- und Talfahrt in richtigem Verhältnis und einige Bestimmungen scheinen nur in örtlichen Umständen begründet. Obige Vorschriften beschränken sich auf Naturalwirtschaft der Hof- und Staatsverwaltung und beruhen auf alten Privatverträgen, wodurch die Schiffer jahraus jahrein Verdienst hatten und daher ihre Fracht wahrscheinlich billiger stellten als für den Handelsverkehr. Die Hofhaltung war für ihren Bezug auf die Handelsfracht angewiesen, denn Kolonial- und Fabrikwaren sind in dem Tarife nicht enthalten. Der damalige Fürsten- oder Landgulden war (2 fl., 16½ kr.) unseres Geldes wert und bestand aus 24 Albus jeder zu 5½ kr. Danach lassen sich obige Frachtsätze leicht auf unser Geld reduzieren und mit der jetzigen Fracht vergleichen.»

[1] Inama-Sternegg, Deutsche Wirtschaftsgeschichte 1901, III, 2, S. 340.

Digitized by Google

setzung der Frachttaxen und Reihenfolge regelte, und nach einer Renovation[1] vom 8. Januar 1560 hier folgt:

«Weistumb von den Schiff Leuthen zum Hirschhorn.

Item alle Schiffleuth und Humpler so zum Hirschhorn sëßhaft sein schuldig Juncker Hanssen frucht und wein, auch anderss zu seiner Notturft fürhen, und uff Wasser zu hollen, wie die Belohnung sonderlich gehtt, und salle mit dem gefertt gleich gehalten werden, also daß einer ein fartt umb die ander thue, undt wo sichs begebe, daß Einiger oder mehr, mit iren Schiffen nitt inhaimmisch, so das gefertt an Ime weere, solle er ein Schiff umb Lohnn gewinen, wo er aber solchs nit thun wurde, und einer an dem die fartt nit wehre, vor inen fröhnn wurde, solle er solchen Lohnne, den selbigen nach Anzall ausrichten, damit den Juncker nach Notturfft sein gefertt geschehe, unnd ieder Zeit unverhindert werde, wie Sie dan verpflicht zu thun schuldig sein.

Item 7 pfenig, von eim malter Korn
Item 3 pfenig, von eim malter Habern
Item 1½ Gulden von einer ledigen farth nach Stro oder sonst so ime ingeladen wurdt
} von der Rechpach.

Dergleichen von Osthoven.
Item 7 pfenig von eim malter Korn gehnn Hirschorn.
Item 3 pfenig von eim malter Habern.
Die Frucht von Lamparthen zum Hirschorn zu furhen
item 4 pfenig von eim malter Korn,
item 3 pfenig von eim malter dunckell,
dergleichen 3 pfenig von eim mtr. Habern von Lamparthen zum Hirschorn zu furhen.
Die Frucht von Siegelspach zum Hirschorn zu furhen
item 4 pfenig von eim malter Korn,
item 3 pfenig von eim malter dunckell,
dergleichen 3 pfenig von eim malter Habern von Siegelspach zum Hirschhorn zu furhen.
Wein und Korn ghein Zwingenberg zu furhen
item 7 schilling heller von eim fuder wein von Hirschorn ghein Zwingenberg,
item 3 pfenig von eim malter Korn,

[1] Dieselbe befindet sich zu Hirschhorn im Privatbesitz und wurde erst durch Herrn Pfarrer Dr. Diehl daselbst zugänglich gemacht. Eine spätere Renovation vom 25. Juli 1701 ist im Besitz der Bürgermeisterei Hirschhorn. Die eingeklammerten Zusätze, die auf die Zeit nach 1635 hinweisen, sind einer im Besitz des Herrn Pfarrer Dr. Brentano befindlichen und von diesem zur Einsicht gewährten handschriftlichen Kopie einer ferneren Restitution vom Jahr 1689 entnommen.

Digitized by Google

item 2 pfenig von einem malter Habern,
Wein und Faß zu verlohnenn
item 16 schilling heller von eim fuder Wein von Osthoven zum Hirschorn zu furhen,
dergleichen 16 schilling vonn eim fuder wein von der Rechpach zum Hirschorn,
item 9 schilling heller von eim fuder wein von Lamparthen zum Hirschorn zu furhen,
item 7 schilling heller von eim fuder Weinss von Heidelberg zum Hirschorn zu furhen,
item 5 schilling heller von eim fuder weinss von Gmunde zum Hirschorn zu furhen,
item 2 schilling 4 heller von eim fuderigen faß vom Hirschorn an die Rechpach zu furhen.
item 8 schilling von eim fuderigen faß ghein Lamparthen zu fuhren.
item 1 schilling heller von eim fuderigen faß ghein Heidelberg zu fuhren.
item 4 pfenig von eim fuderigen faß von Hirschorn ghein Gmunde zu fuhren.»

Das nämliche «Weißthumb der Statt Hirschhorn uber Juncker Hansen aller Gerechtigkeiten, Gefälle, Zinsen und Gülten etc.» enthält auch noch verstreut einige andere bemerkenswerte Angaben, die in die Verhältnisse der Gemeinde Hirschhorn, im besonderen diejenigen der dortigen Wasserleute (worunter man Schiffer, Fischer und Flößer verstand) Einblick gewähren. So enthält ein um 1540 erlassenes und in Kraft getretenes «Waißtumb der Fischerordnung zum Hirschhorn» folgende Stelle: «Jtem die Fischer zum Hirschhorn seindt schuldig so offt Eime gebotten wirdt in Junckher Hansen von Hirschhorn geschafften mit Ihren Nachen zu fahren und gibt man Einem zum Lohn gehn Heidelberg drey Schilling heller, gehn Neckersteinach $1^1/_2$ schlr. an Mückenlocher Steyg Einschilling heller, gen Neckergemündt zween schillinge heller, deßgleichen seind Sie auch schuldig gehn Zwingenberg zu fahren und gibt man Einem drey schillig heller und gehn Eberbach $1^1/_2$ schilling heller zu lohne». Das in der hier benutzten Handschrift gleichfalls enthaltene «Hirschhornisch Saall und Lägerbuch anno 1518», das obige Tarifpositionen mit nebensächlichen Kürzungen gleichfalls aufführt, bestimmt noch: «So die Notwendigkeit erfordert, daß zween oder mehr mit einander mussen fahren ist ihnen die Herrschaft zweifaltig Lohn schuldig oder einem jeden seinen Lohn besonders soviel der fahren».

Digitized by Google

Nach alledem, und was man aus sonstigen Hirschhorner Urkunden beurteilen kann, waren in Hirschhorn Frachtschiffer größeren Stils zurzeit nicht vorhanden, vielmehr scheinen es nur gutsherrliche Fischer und Nachenführer gewesen zu sein, deren Hauptaufgabe und Geschäft es war, den Verkehr in Cerealien und Wein unter den weit zerstreuten hirschhornischen Besitzungen zu vermitteln und wohl auch gelegentliche Meldedienste und Personenbeförderung zu übernehmen. — Neben der Fischerei kam als Haupterwerbszweig der Holzhandel, und damit in Verbindung die Flößerei, in Betracht, der bis heutigentags, dank den bedeutenden Odenwaldbeständen und einer rationellen Forstwirtschaft, seine große Bedeutung für Hirschhorn, wie für das unweit gelegene Eberbach beibehalten hat. Bezeichnend für die Berufsgruppierung im damaligen Hirschhorn und entsprechend für die lokale Bedeutung der Wasser- und Holzgewerber ist folgende Bestimmung aus dem Weisttum der Fischerordnung: «Jtem es solle auch einem jeden zukünfftigen Bürger zu ewigen Zeitten so er zur Bürgerschaft will angenommen werden, durch den Schultheißen gefragt werden, ob er bey der Fischerzunft undt Ordtnung oder sonst bey den gemeinen flößern bleiben undt sein wolle, undt welches er also ahn nimmbt, undt erwehlt, solle er ohn alle Außzug und Waigerung bey bleiben undt garnit davon lassen».

Es ist dies gleichzeitig der erste historische Nachweis einer wenn auch lokal begrenzten Organisation von Neckarschiffern. Denn daß es sich bei dieser Fischerzunft im wesentlichen um eine solche von Schiffern handelte, die in Berufsvereinigung auch dem Fischerhandwerk oblagen, darauf weist folgende ebendaher entnommene Stelle hin: «Jtem welcher zu Einem Burger zum Hirschhorn uff und angenohmen würde und in die Fischergesellschaft daselbst begehrt solle sein eigen Gezeug Schiff und Geschirr haben und uff dem Wasser gehorsamb und geschickht sein, Eß seye mit fahren, oder mit anderm». Über die Institutionen dieser Zunft erfahren wir nur noch, daß alljährlich am weißen Sonntag zwei Fischermeister gewählt wurden, die alle Gebote des Junkers und die Fischerordnung vollstrecken halfen.

Im Gegensatz zu dieser, vorwiegend kleingewerblichen Hirschhorner Fischerzunft, gleichzeitig auch entsprechend der von der dortigen kleinterritorialen grundherrschaftlichen Struktur der gesamten Wirtschaftsbeziehungen so wesensverschiedenen landesherrschaftlichen zu Heidelberg, trug die Heidelberger Fischerzunft ein in markanten Zügen abweichendes Gepräge; die unterschiedlichen Entwickelungstendenzen ländlicher und städtischer, rein herrschaftlicher und obrigkeitlich geordneter Gewerbeorganisationen gelangen darin zum Ausdruck. Die Heidelberger Fischer-

Digitized by Google

zunft, deren erste nachgewiesenen Ordnungen von 1489, 1518 und 1540 datieren[1], findet sich bereits in einem pfälzischen «registrum exactionis» vom Jahre 1439, der Heberolle für eine Vermögenssteuer, erwähnt.[2] — Nach Eulenburg gehörte die Fischerzunft damals zu den größeren, aber ärmeren Zünften:

	die Zahl der Personen	das Vermögen insgesamt in fl.	das Vermögen auf den Kopf in fl.
betrug im ganzen . . .	771	99589	129,
so bei der Fischerzunft .	54	4551	84.

Die Fischerzunft stand im Vermögensgrad nach diesem Verzeichnis hinter Rat, Kohlhenger, Unzünftigen, Metzger-, Bäcker-, Schneider-, Schuhmacher-, Krämer- und Schmiedezunft, aber vor Weingärtner- und Weberzunft, Neuenheim, Neustadt, vor dem Berg und Weinschrödern. Höchst auffällig und bezeichnend ist es, wenn im Durchschnitt auf den selbständigen Fischer 85 fl., dagegen 570 fl. auf den reichsten und 20 fl. auf den ärmsten unter ihnen entfallen; von den 54 Fischern hatten 34 = 63 % unter 40 fl., nur 5 über 300 fl. Vermögen[3]; man wird es begreifen, daß die Fischer stets «arm» genannt werden.[3] Und die Lage der Fischer scheint sich in der Folgezeit keineswegs gebessert zu haben. Nach der Eulenburgschen Bearbeitung[3] eines Heidelberger Einwohnerverzeichnisses vom Jahre 1588 waren Fischer 43 = 4,4 %, dagegen 1439 noch 54 = 7 % (1882 nicht mehr als 1 %) der Gesamtberufe, «die damals noch katholische Stadt hatte wegen der Fastenspeise größere Nachfrage nach Fischen als im 16. Jahrhundert». Und wenn in weiteren drei Jahrhunderten nach Eulenburg die Zahl der

	Selbständigen			Angehörigen		
1588 von . . .	43	=	4,5 %	212	=	4,6 %
1882 auf . . .	20	=	0,6 »	91	=	0,4 »

zurückgegangen ist, so wird man vor allem zu berücksichtigen haben, daß «Fischnahrung in früherer Zeit ungleich mehr genossen wurde als heut». Indes ist weiterhin zu beachten, daß, wenn auch «die Mehrheiten in den einzelnen Verbänden immer die Gewerbe ausgemacht haben, die dem Ganzen den Namen gaben»[4], doch in den Zünften auch andere Berufszugehörige vertreten waren. Insbesondere bei den

[1] Neues Archiv, S. 22.

[2] Eulenburg, Zur Bevölkerung und Vermögensstatistik des 15. Jahrhunderts. Zeitschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 1895, III, S. 457.

[3] Eulenburg, Städtische Berufs- und Gewerbestatistik (Heidelberg) im 16. Jahrhundert. Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins, N. F. XI, 1896, S. 81 ff.

[4] Eulenburg, Bevölkerung und Vermögen.

Digitized by Google

Fischern ergibt sich die Frage[1], ob ihrer im Hauptberuf nicht weniger, im Nebenberuf mehr gewesen sind; wurde doch die Fischerei, die ursprünglich als «Gemeine Allmend» ausgeübt wurde, während der Fischhandel und -Verkauf den eigentlichen Fischern oblag[2], späterhin auf die «Fischerzünftigen» beschränkt, das heißt solchen gestattet, die sie erlernt hatten und eine bestimmte Abgabe bezahlten.[3] — An die Spitze der Fischerzunft wurden jährlich zwei «Neckargrafen» gewählt, denen als kurpfälzischer Beamter ein «Herrenfischer» beigegeben war.[4] Dieser hatte neben der Ausübung der Fischerei in den der kurfürstlichen Kammer gehörigen Bächen und Teichen die Funktionen eines technischen Aufsichtsbeamten über den Betrieb der Fischerei durch Gemeine und Private zu versehen, und war zu diesem Zweck dem Landschreiber in Heidelberg, der zugleich Neckargraf und oberster Zunftherr der Fischer war, beigeordnet.[5] — Das vom Zunftbrudermeister bewohnte Zunfthaus der Fischerzunft, die gleich der Hirschhorner auch die vorzugsweise Schiffahrt Treibenden mit den eigentlichen Fischern zusammenschloß[6], lag am unteren Ausgang der Jüdgasse, der jetzigen, vielleicht nach dem Zunfttagsdatum genannten Dreikönigsstraße auf dem oberen Lauer.[7] Unweit davon soll[8] auch damals ein Zollhof gestanden haben, wo der Neckarzoll für alle durchgehenden Waren nach der Ordnung von 1480 an der alten Brücke, das heißt am oberen Lauerlagerplatz oder Brennholzmarkt erhoben wurde.[9] Über die Zollsätze bestimmt die Heidelberger Stadtordnung[10] vom 19. August 1465:

«17.) Item wurden wir ein zolle oder ungelt sezen off den wine der off den Necker an den Staden, da Nuvenheym ligt, geladen und zu berge gefuhrt wirdet, der selbe zolle und ungelt solle auch in das gemein off das ratthuß fallen.

36.) Item was ziegel gebacken stein oder kalcke durch die brucken zu schiff off den Rine oder sust ußer Heydelberger marcke geet, davon soll von yedem hundert, es sy ziegel oder steyne, gegeben werden, 6, und von yeder mutte kalcks auch 6.» Übrigens wird damit die An-

[1] Eulenburg, Bevölkerung und Vermögen.
[2] Eulenburg, Beruf und Gewerbe.
[3] Eulenburg, Beruf und Gewerbe.
[4] Eulenburg, Beruf und Gewerbe.
[5] Neues Archiv I.
[6] S. a. Neues Archiv II, S. 215.
[7] Dank einer historischen Kaprize etwa auf der nämlichen Stelle, da diese Arbeit entsteht, Lauerstr. 11, Ecke Dreikönigstr. und Neckarstaden.
[8] Lauerstr. 15. S. Neues Archiv II, S. 214.
[9] Neues Archiv II, S. 214.
[10] Mone IV, 1853.

Digitized by Google

nahme nur bestätigt, daß der ganze Neckarverkehr sich im wesentlichen, entsprechend der naturalwirtschaftlichen Verkehrsperiode, auf den Bodenertrag und Baumaterialien, Korn und Wein auf der einen, Holz und Steine auf der anderen Seite beschränkt zu haben scheint. — Viel wahrscheinliches hat indes auch die Annahme für sich, daß der Zollhof seit dem 16. Jahrhundert im älteren nördlichen Flügel des Marstalls am Neckar sich befand. Hier landeten auch an der Schiffgasse die größeren, später noch zu besprechenden Marktschiffe, während am oberen Lauer, oberhalb der Pfistermühle (Lauerstraße 5), wegen der schwierigen Landung etwa nur die kleineren Schiffe und, wie noch heut, Fischer- und sonstige Nachen, die Flöße dagegen weiter flußabwärts am unteren Lauer, dem früheren Zimmer-, jetzigen Jubiläumsplatz hielten.[1] Anschaulich dargestellt findet sich der gesamte Wasserverkehr an den Ufern Heidelbergs auf dem großen Merianschen Stich von 1620, der im übrigen die günstige wirtschaftliche Lage der Stadt an der Wasserstraße mit den Worten kennzeichnet: «Der vorüberlauffende Strohm des Neckers ist Schiffreich biß acht Meilen uber diese Stadt hinauf auch wegen Seines klaren frischen Wassers sehr reich an allerhand Fischwerk». Es kann nicht überraschen, wenn sich das ganze wirtschaftliche Treiben der Schiffer und Fischer, deren ganzes Berufsleben natürlicherweise nach dem Wasser und den Ufern tendieren muß, auf diesen Stadtteil von der alten Brücke abwärts an sich konzentriert zu haben scheint. Dies ergibt sich wenigstens aus dem bereits erwähnten Einwohnerverzeichnis der Stadt Heidelberg von 1588[2], dessen wenige für diesen Zweck in Betracht kommenden Daten deutlich zeigen, daß die wenigen verzeichneten Schiffer, sowie die große Zahl der Fischer — fast ausnahmslos — in den senkrecht ans Ufer anmündenden Gassen wohnten. — Nach Eulenburg[3], der von den 6291 Einwohnern aus methodischen Gründen nur 4554 = 72,4 % in seine Bearbeitung einbezog, ergeben sich:

	Männer.	Knechte.	Frauen.	Mägde.	Kinder.	Sonstige.	Zusammen.
Fischer	43	3	39	6	118	3	212
Schiffer	12	19	11	6	14	1	63
Überhaupt	966	513	840	428	1754	53	4554.

Nachstehende aus obigem Einwohnerverzeichnis unmittelbar zusammengestellte Tabelle gibt unter Fortlassung der Namen über die Schifferhaushaltungen einzeln, über die der Fischer straßenweise Auskunft.

[1] Neues Archiv II, S. 206–214. — [2] Neues Archiv, Bd. I.
[3] Eulenburg, Beruf und Gewerbe.

Digitized by Google

Schiffer-Haushaltungen.

																		Personen. Sa.
1)	Jüden Gaß	1	Schiffmann	mit	1	Weib,	4	Kindern,	3	Knechten,	1	Jungen,	1	Magd				11
2)	dto.	1	»	»	1	»	3	»	2	»		—	1	Megdlin				8
3)	dto.	1	»	»	1	»	2	»	1	»		—	1	»				6
4)	Stein Gaß	1	»	»	1	»	1	»	3	»		—	1	»	1	ihres Mans (Schwester)		8
5)	Uffm Graben	1	»	»	1	»		—	4	»		—		—				6
6)	dto.	1	»	»	1	»	1	»	1	»		—	1	»				5
7)	dto.	1	»	»	1	»	2	»		—		—		—				4
8)	dto.	1	»	»	1	»		—	3	»		—		—				5
9)	dto.	1	»	»	1	»		—		—	1	»		—				3
		9	»	»	9	»	13	»	17	»	2	»	5	»	1			
10)	dto.	(Untermieter:)				—		—	1	»		—		—	—			1
11)	dto.		—		1	Witwe	5	»		—		—		—	—			6
12)	Uff der Froschau		—		1	Schiffmans Witwe	4	»		—		—		—	—			5
13)	Büsamer Gaß		—		1	Schiffer-knechtsfrau (ist Burgerin)	1	»		—		—		—	—			2
13 Haushaltungen,		9	Schiffleute,		12	Frauen,	23	Kinder,	18	Knechte,	2	Jungen,	5	Mägde,	1	Sonst.		70

Digitized by Google

Fischer-Haushaltungen.

													Personen: Sa.	Schiffer	Fischer und Schiffer
Vorm obern Thor	2	Haushaltungen	2	Fischer mit	2	Weibern,	6	Kindern	—	—	—	—	10	—	—
Uff der ober Straß	1	»	1	»	1	»	5	»	—	—	—	—	7	—	—
Kaltenthal	2	»	1	»	2	darunter 1 Witwe	6	»	—	—	—	—	9	—	—
Groß Mantel Gaß	2	»	2	»	2	»	7	»	—	—	—	2 (1 Schwager, 1 Schwägerin)	13	—	—
Kleine Mantel Gaß	6	»	6	»	6	»	15	»	—	—	—	—	27	—	—
Büsamer Gaß	2	»	2	»	2	»	7	»	—	—	—	—	11	2	(13)
Jüden Gaß	4	»	4	»	4	»	10	»	—	—	—	—	19	25	(44)
Uffm Graben	3	»	3	»	3	»	8	»	—	—	1 Megdlin	—	14	30	(44)
Ziegel Gasse	10	»	10	»	9	»	26	»	1 Knecht,	1 Bub	1 Magd	—	48	—	—
Bronnen Gaß	6	»	6	»	7	darunter 1 Witwe	17	»	1 »	—	1 »	3 (1 Schwager, 1 Mutter, 1 Fischer Witwe)	35	—	—
Pflegk	1	»	1	»	1	»	2	»	—	—	—	1 Bruder	5	—	—
Steingasse		—		—		—		—	—	—	—	—	—	—	—
Uff der Froschau		—		—		—		—	—	—	—	—	—	8	—
													—	5	—
			38		39		109		2	1	3	6	198	70	268
Ferner:															
Bronnen Gaß (als Untermieter)			1	»	1	»	—		—	—	—		2	—	—
Sandt Gaß			1	Herrenschiffman	1	»	2	»	1 Knecht	—	1 »		6	—	—
Vorm obern Thor			1	Herrenfischer	1	»	2	»	—	1 Junge	1 »		6	—	—
dto.			—		1	Herrenfischerswitwe	—		—	—	1 »		2	—	—
dto.			1	Becker ist Fischerzünftig	1	»	—		—	—	—		2	—	18
													216	70	286

Digitized by Google

Die Schifferbevölkerung, die nach Eulenburg 1,24 % der Gesamtberufe und 1,38 % der Personen überhaupt umfaßte, wohnte danach hauptsächlich auf der Jüdengaß und auf dem Graben; die an Zahl den Schiffern dreimal überlegene Fischerbevölkerung wohnte hauptsächlich auf Bronnen-, Kleine Mantelgasse verstreut, sowie auf der damals fast ausschließlich von Fischern bewohnten Ziegelgasse, doch auch auf dem Graben und der Jüdengaß, wo die Schiffer ihre Wohnung hatten. In der Fischerzunftstube wohnte ein kinderloses Fischerehepaar; im übrigen aber scheinen, besonders wenn man berücksichtigt, daß nur die im Haushalt lebenden Kinder mitgezählt sind, die Fischer im auffallenden Gegensatz zu den merkenswert kinderarmen Schifferfamilien besonders kindergesegnet gewesen zu sein; im Durchschnitt kommen auch nach Eulenburg bei ihnen drei aufs Haus. Während die Fischer nur minimales Personal hatten (nach Eulenburg auf 43 Selbständige: 3 Knechte und 6 Mägde), kommen bei den Schiffleuten für jeden derselben etwa zwei, bei einzelnen auch drei und vier in Betracht (nach Eulenburg kommt so großes Personal, 2 : 3, nirgends in der Heidelberger Gewerbestatistik vor); schon allein daraus kann man auf die Bemannung ihrer Schiffe, wie andererseits auf eine scharfe Scheidung der Schiffsgrößen von Schiffsleuten und Humplern auf der einen, Fischern und Nachenführern auf der anderen Seite schließen; diese Scheidung muß sich fraglos auf ihre soziale Stellung und wirtschaftliche Lage erstreckt haben. — Die Schiffsknechte wohnten, wie es der damaligen handwerksmäßig-familienartigen Gewerbeverfassung entsprach, als Teil des Familienhaushaltes bei ihrem Schiffsherrn; damit kam auch für sie ein heut ihr Familien- und Berufsleben eigenartig absonderndes Moment in Fortfall. Ihr Lohnverhältnis war nicht wie heut ein gesetzlich geregeltes und damit der freien Vereinbarung zum Teil entzogenes ausschließliches Rechtsverhältnis, sondern vielmehr wesentlicher Bestandteil, zugleich Erweiterung der Familienverfassung. Heirateten die Knechte, was indes anscheinend nur selten und auch wohl nur in höherem Lebensalter vorkam, so wohnten sie mit ihrer — in den hier zur Beobachtung vorliegenden zwei bezw. drei Fällen: — kleinen Familie außerhalb des Hauses ihres Schiffsherrn, und, ihrem Einkommen gemäß, in Untermiete. Die geringe Zahl der — übrigens hier wie überhaupt in der damaligen Gewerbeverfassung bürgerberechtigten — verheirateten Knechte war selbstverständlich auch dadurch bedingt und verursacht, daß den Arbeitgebern die Naturallöhnung billiger und erwünschter war als die immerhin kapitalerfordernde Barlöhnung. Aus einem Bruchstück eines nach anderen Gesichtspunkten aufgenommenen Einwohnerverzeichnisses

Digitized by Google

vom Jahre 1600[1] ist ersichtlich, und in die vorstehende Beurteilung schon miteingeschlossen, daß im «undern Kattenthal» als Hofherr, das ist Mietsherr, ein verheirateter kinderloser bürgerberechtigter Schiffsknecht wohnte, während von den drei Söhnen einer auf der Fischergasse wohnenden Bürgersfamilie angegeben wird, daß der eine 24 Jahre alte Sohn als lediger Schiffsmann zu Worms ist[2], der zweite 22jährige «ist ein lediger Schiffknecht, dient bei Lenhardt, Schiffmann, der die alte Schiffmennin hat», ein dritter 18jähriger Sohn beim Stadtschreiber zu Ladenburg. Ferner finden sich in diesem 1600er Verzeichnis in dem, 1588 noch nicht mit einbezogenen, heut noch von einer Anzahl Schifferfamilien bewohnten Schlierbach zwei kinderreiche Schifferfamilien aufgeführt. — Beruf des erwähnten Herren-Schiffers[3], das ist kurfürstlichen Schiffers, war der ausschließliche Gütertransport für den Bedarf der herrschaftlichen Hofhaltung und kurfürstlichen Landesregierung; so hatten sie, wie aus einem Berichte des Johann Marbach aus Straßburg vom Jahre 1580 hervorgeht, auf Anordnung des Kurfürsten Ludwig VI für den Bedarf der großen Burse «jerlich von Cöln herauf mit der churfürstlichen vehr Stockfisch, Plateißlain und Hering ohn Lohn und Zoll heraufzuschaffen». — Daß auch Handwerker der Fischerzunft angehören konnten, wurde bereits erklärt und ist aus dem Beispiel des vorm Oberntor wohnenden fischerzünftigen Bäckers ersichtlich.

Was hier in dem sicherlich nicht vereinzelten Fall freiwillig, etwa aus praktischen Erwägungen heraus geschah, mußte anderorts zwangsweise erfolgen. Wenigstens ist nicht ohne weiteres anzunehmen und kaum wahrscheinlich, daß damals unter all den angehenden Hirschhorner Bürgern, die sich entweder zur Fischer- oder zur Flößerzunft einschreiben lassen mußten, auch nicht ein einziger sonstiger Handwerker und Gewerbetreibender, kein Metzger, Bäcker, Schuster oder Schneider gewesen sein solle. Man wird sich dies vielmehr so zu erklären haben, daß bei der Mehrzahl der Flößer sowohl wie der Fischer nicht so sehr an eine hauptberuflich qualifizierte Tätigkeit als vielmehr an eine nebenberufliche bezw. berufsvereinigte zu denken ist. In einem Bürgerbuch Hirschhorns von 1558[4] werden bis 1586 die Berufe überhaupt nicht angegeben; wo es in den folgenden Jahren geschieht, handelt es sich fast durchgängig um Flößer zum größten und Fischer zum kleineren Teil. Es wurden, um einige typische Jahre herauszugreifen, aufgenommen:

[1] Neues Archiv, Bd. II.

[2] Ob wohnhaft oder vorübergehend ist hieraus nicht mit unbedingter Sicherheit zu schließen.

[3] Neues Archiv, S. 121. — [4] Ebenfalls in Hirschhorner Privatbesitz.

Digitized by Google

1589	13	neue	Bürger,	davon	5	Fischer,	8	Flößer,
1598	8	»	»	»	2	»	6	»
1601	24	»	»	»	4	»	20	»
1602	20	»	»	»	3	»	17	»
1608	20	»	»	»	7	»	13	» .

Fischer und Flößer waren zum fast ausschließlichen Teil Hirschhorner Eingeborene; erst als Hirschhorn an Mainz zurückfiel und von dort aus um die Mitte des 17. Jahrhunderts zum Zweck der Katholisierung Bürger kolonisiert wurden, kamen einige Fischer, Flößer und Schiffer vom Main (aus Miltenberg und Ochsenfurt), vor allem aber auch dann von auswärts — immerhin nur wenige — Vertreter anderer Berufe, was auch mit darauf zurückzuführen sein dürfte, daß Kur-Mainz und Pfalz gelegentlich ihre Hofleute austauschten. Zunft-Oberherr war auch hier der oberste Beamte, Amtmann oder Amtsverweser genannt.

Die lokalen Fischerzünfte, die diesen Namen mit dem der Schifferzünfte bald eintauschten, bald gleichzeitig führten, umfaßten über die eigentlichen Fischer hinaus auch das gesamte Schiffergewerbe. Dieses hatte sich anscheinend im 15. und 16. Jahrhundert entsprechend der Größe der Transportfahrzeuge nach oben und nach unten besonders stark differenziert. Neben den bereits genannten Humplern und Nachenführern waren die Fischer die Besitzer der kleinsten, und die eigentlichen Schiffer Besitzer der größten Fahrzeuge. Waren nun die Schiffer mit den Fischern, Hümplern und Nachenführern wenigstens in der ersten Zeit in eine lokale Zunft geschlossen, wie in Hirschhorn und Heidelberg, so waren die Schiffahrttreibenden (mit Ausschluß der genannten kleineren) unter sich verbunden in der interlokalen über das ganze Neckartal ausgedehnten Bruderschaft. Erst mit dem wachsenden Gegensatz der Interessen, die bei der Bruderschaft immer mehr auf die hauptberufliche Handels- und Frachtschiffahrt, bei den Ortszünften in gleichem Maße auf die nebenberufliche Fischerei und Personenbeförderung tendierten, trat allmählich eine Organisationstrennung ein.

Über Zeit und Art der Entstehung der Bruderschaft fehlt jeder historische Nachweis, wie auch von den einzelnen Schifferzünften älteren Ursprungs die entsprechenden Angaben nicht vorhanden sind. Man wird indes kaum fehl gehen mit der Annahme, daß auch sie etwa zu gleicher Zeit entstand, wie nach der Entfaltung des rheinischen Städtebundes wohl in allen Städten mit namhaftem Wasserstraßenverkehr[1], wie am Oberrhein in Basel 1354[2], in Straßburg 1331, in Mainz etwa

[1] Inama-Sternegg III, 2, S. 340.
[2] Löper.

Digitized by Google

um 1332[1], in Speyer 1327[2]. Die räumlich engere Begrenzung der Schiffahrt auf dem Neckar, wie andererseits ihre in rechtlicher und wirtschaftlicher Beziehung unselbständigere Stellung der Territorialherrschaft gegenüber konnte hier sogar vielleicht in noch früherer Zeit schon zu einem zünftigen Zusammenschluß geführt haben, hier und da wohl aus der herrschaftlichen Betriebsorganisation heraus, wie es etwa das Hirschhorner Beispiel vermuten läßt. Jedenfalls dürfte die Entstehungs- und Entwickelungsgeschichte der Fischerzünfte von derjenigen der Neckarbruderschaft relativ unabhängig gewesen sein.

Die Zünfte vertraten die speziell lokalen Interessen, die Bruderschaft die größeren allgemeineren Gesichtspunkte der Schiffahrttreibenden. Die Gliederung war im Prinzip für die einzelne Zunft eine beruflich-ortsweise, für die Bruderschaft eine beruflich-schichtenweise, und dementsprechend war auch die Scheidung der Interessensphären und Wirkungsgebiete. Im Rahmen des für das ganze Neckartal ausgedehnten Bruderschaftszwanges war den Schiffern in den Lokalzünften eine relative Freiheit gesichert.

Die ersten urkundlichen Nachweise datieren erst vom Anfang des 17. Jahrhunderts: es ist der Entwurf einer interimistischen Neuordnung, augenscheinlich vom Jahre 1603, und ferner die definitive «Ordnung der Schiffleuth, Humpler und Floßer deß Neckarthals» in einer Renovation vom 18. April 1605 (bezw. nicht veränderten vom 21. Februar 1706).[3] Wie aus der Einführung der im Anhang abgedruckten Ordnung hervorgeht, hatten «die alte Schiffleuthe und Humpler vor hundert und mehr Jahren, wie dessen noch briefliche Schein vorhanden seindt, ... unter ihnen eine Vertraulichkeit und Bruderschafft angeordnet und gehalten». Diese also spätestens im 15. Jahrhundert gegründete Bruderschaft war im Laufe des 16. Jahrhunderts in Verfall, ihre Einrichtungen waren in Vergessenheit geraten, wie im einzelnen aus der Einführung zur Ordnung hervorgeht, insbesondere in dem nicht unwesentlich abweichenden hier folgenden Textentwurf:

«Demnach die Schiffleut undt Humpler des Neckerthals hiebevor eine Bruderschafft vnnder sich gehabt. Darzu auch eine sonndere Pfrundte St. Niclai Pfrunde genannt Zuerhaltung wege vnnd stege vfm

[1] Eckert.

[2] Mone XVII, S. 47, eine Bruderschaft von Schiffleuten bestand auch 1394 in Bingen, in der Neckargegend 1483 eine solche der Schneider zu Mosbach, beide von Mone an dieser Stelle erwähnt.

[3] Beide im General-Landesarchiv Karlsruhe; von letzterer ferner eine Kopie vom 18. August 1794 nach einem Eintrag im Mosbacher Amtsbuch, sowie auch anderwärts manche copia copiae.

Digitized by Google

Neckerstramb, teputirt auch daruber sonnderbare Brudermeister vnnd Collectores oder Innsambler verordnet geweßen Jars Jres Innehmens vnnd vßgebenns halb gepürende Rechnung zu thun. Solches aber nun in viel Jaren nit gescheen. Vnnd man nit aigentlich wissen. aber doch wol bey etlichenn Altenn allhie erfahrenn kan — So were die höchste notthurfft dieselbenn daruber zuhören vnnd Jres außfurlichenn berichts zu begehren. Wie es damit gewanndt ob gülle oder Haubtbrief bey oder wer sie vnnder stannden. wer die einkommen einsamblete vnnd wem zu guten solche empfangenn vnndt gebraucht würdenn.

Was allßdann richttig oder unrichttig befundenn könnte der mißbrauch wider abgeschafft vnnd alß gute ordnung widerumb angericht werden.»

Wie hieraus hervorgeht, bildete also auch die Bruderschaft unter sich in früherer Zeit eine religiöse Einheit, auch sie hatten ihre Heiligen als Schutzpatron und unterhielten ihre eigene Pfründe.[1] Allerdings findet sich nirgendwo später mehr etwas davon erwähnt, noch sonst Hinweis oder Andeutung eines religiösen Ursprungs, Gebrauchs oder Zwecks. Die Bruderschaft war vielmehr «zu Erhaltung wege und stege ufm neckerstramb» bestimmt und hierzu hatten sie «aus ihrem Säckel etlich gelt zusammen gelegt vnd gestifftet».

Veranlassung und Aufgabe der Renovation von 1605 war, wieder Ordnung für die Schiffahrt Treibenden, für die Wasserbauten und für die Gefälle zu bringen. Mit der Durchführung der Neueinrichtung wurden zwei Brudermeister betraut, deren einer der zeitweilige Herrenfischer zu Heidelberg, deren anderer «von denen Schiffern und Humplern verordnet werden solle» (Art. 1). Wer in die Bruderschaft aufgenommen werden wollte, mußte seine ehrliche Herkunft, seinen Leumund, 200 Gulden Vermögen und seine schiffergewerbliche Erfahrung nachweisen (Art. 1). Als eine herrschaftliche Last müssen die Mitglieder «sich auch jederzeit mit guten Schiffenn Pferdenn vnd allem zugehörigenn gefast vnnd geschickt machenn vnnd haltenn, damit zu forderst churf. Pfalz deroselben gefertthenn wie vonn alters hero breuchlich geweßen ohnclagbar mögenn versehen werden» (Entw. s. a. Ordnung, Art. 2)[2]. Außerdem war ausdrücklich jeder «zünfftige Schiffmann oder Humpler» gehalten, sich in diesen «churf. Pfalz geschefften so er vonn Hoff vß der Cannzley durch die Amptleuth Castenmeister, Hofkellern oder anndere befelchshabern deren wegen beschieden würdt, Im selbenn

[1] Siehe hierzu auch: Gierke, Rechtsgeschichte der Deutschen Genossenschaft, S. 381, und Wilda, Das Gildenwesen im Mittelalter 1831, S. 344.

[2] Im folgenden wird vorzugsweise der Originalentwurf zitiert (Entw.), während die renovierte Ordnung (Ordn.) insgesamt im Anhang beigefügt ist.

Digitized by Google

gannz willig gehorsamb zu fahren oder zu warten erzaiggen» und sich, «wie es bishero vielfaltigg gespüret», den Fahrten zu ungunsten anderer nicht entziehen (Entw. s. a. Ordn., Art. 9). — Die Zahl der Mitglieder war beschränkt, «dieweil sich große vnordnung Inn dem erruget daz keine gewisse anzahl schiff vnnd humpelnachen beordnet oder gemacht Allso jeder Mennlich von handwercksleuthenn Jnngemein Schiffahrth vnnd hanndthierung uffm Wasser zu treibenn sich mit gewallt einschlaifenn vnnd vnnderstehenn da sie doch des geferts garnit oder so wenig erfahrenn» (Entw. s. a. Ordnung, Art. 3). Die Ordnung von 1605 bestimmte in Art. 3, daß «hinfüro nicht mehr als drey und viertzig Schiffer und Humpler uff dem Neckar zu fahren geduldete werden», davon 22 im Amt Mosbach, 21 im Amt Heidelberg (s. Ordnung, Art. 3). Die über diese Zahl im Gebrauch befindlichen Schiffe waren «biß sie selber bawfällig vnnd inn abgannge geriethenn zu gedulden», doch soll kein neuer Schiffmann oder Humpler «inskunfftig über bestimbte anzahl angenohmen, noch Jhme zu fahren verstattet werden, es seye denn durch einsten abgang eine stell erlediget»; in diesem Falle soll eines Mitglieds Sohn, nächstdem ein Tochtermann den Vorzug haben, «jedoch soll uns unbenommen seyn, nach gelegenheit auch einen frembden und genugsamb erfahrenen zu bedenckhen» (Ordnung, Art. 3). Als Eintrittsgeld in die Bruderschaft mußte, «damit auch zu noch pesserer vnnderhaltung weg und stege einn vorrath geschafft were zu erkauffung der zunfft» der Schiffmann 10 fl., ein Hümpler 5 fl. zahlen (Ordnung, Art. 4). Die also aufgenommenen Mitglieder mußten den Pflichteid leisten, «der ordnung und allen gebotten und verbotten zu gehorsamen». Verboten waren Kompagniegeschäfte derart, daß zwei «gemeinschafft habenn vnd mit einem Schiff in gemein fahrenn vnnd doch mehr nit als uff ein Schiff knecht vnnd Pferde haltenn, nichstoweniger aber uff zwo vnnderschiedliche Persohnen außtheilung inn verfurung Holtz erlangenn vnnd außbringen» (Entw. s. a. Ordnung, Art. 6). Die Ordnung, nicht aber der Entwurf, enthält einen ausführlichen Artikel, der sich mit den Humplern befaßt; daraus geht hervor, daß es «vor wenig Jahren noch auch von alters hero jederzeit der Gebrauch gewesen, daß die Humpler weiters nicht denn biß gen Wormbs und Maintz fahren dörffen, Frucht, Wein der Orthen zu Oppenheim auf anderer Orten eingeladen»; um jene Zeit aber haben die Humpler diesem «alten Herkommen entgegen sich unterstanden, gen Franckfurth zu fahren, Meßgüter einzuladen und zu Berg zu führen»; sie mußten nun wieder bei 10 fl. Strafe «sich dessen hinfüro enthalten und weiters nicht fahren, den von alters herkommen und keine Meß- oder Kauffmannsgütter einladen, es seye denn, daß kein Schiffmann vorhanden». Weitgehend

Digitized by Google

und im einzelnen genau ausgeführt sind die Bestimmungen, die einmal zum Schutz des Neckarhandels und des verfrachtenden Publikums vor Übervorteilung und Transportschäden, zum andern zu dem Ende erlassen sind, durch Regelung der inneren gegenseitigen Konkurrenz ein Überhandnehmen Weniger auf Kosten Anderer zu hindern und in den Mitgliedern eine Zahl ebenmäßig wohlsituierter wirtschaftlicher Durchschnittsexistenzen zu entwickeln. «Dem andern in Sein geding stehen oder davon abstechen es seye heimblich oder offentlich mit geringer Fracht oder wie es were» (Ordnung, Art. 17), war bei 10 fl. Strafe verboten, «weil jeder ropfen und reicher werden will were eine gewisse anzahl derselben zu bestimmen vnnd nit jedem seines gefallens zu fordern vnnd die leuth zu ubernehmen zu gestatten» (Entw.). «Auf daß denen Handels oder andern leuthen kein Schaden widerfahre vnnd ein anderer auch Ladung habe vnnd etwas verdienen möge, was es Schiffmann und Hümpler bei Schadenserwatz um 10 fl. Strafe verboten mehr Waren, es seye waß es wolle zu führen uffnehmen oder dingen den sein Schiff oder Nachen wohl ertragen und fortbringen mag» (Ordnung, Art. 17). Die nämliche Strafe traf diejenigen, die «in verführung der Mauersteine die Fuhrten und weege an und im Necker verwüsten indeme sie sich underweilen überladen und wenn Sie uff dünne Wasser kommen, die Stein zum Theil wieder auß dem Schiff werffen, welche dem nachfahrenden Schiffer mercklichen Schaden und Unheyl geben» (Ordnung, Art. 7). Gleichfalls zur Sicherung des Transports durfte ein Schiff, das «zu abgang gerathenn vnnd bewfellig zum geferth nit mehr tauglich sein würde» zur «vorkommung schadens unglücks» nicht an einen anderen im Neckartal verkauft werden, falls es aber doch geschehe, war jeder Transport damit verboten (Ordnung, Art. 13). Außer den baufälligen wurden noch besonders kleine Schiffe bei 5 fl. Strafe verboten, insofern «sich die Schiffleuth vnnderstehen clein oder halb Schiff vnnd nachen machen zu lassen vnnd nichts desto weniger von dem geferth ebenn die Schifffracht vnnd lohn alls ob es gantz vnnd große Schiff vnndt geferthenn fordern vnd gebenn wollen, welches nit allein churf. Pfaltz, sondern auch Jeder menniglich von Kauf und Handelsleuthen hochschedlich vnnd große vervorttheilung, wie auch der Neckerstramb deßhalb gescheucht» (Entw. s. a. Ordnung, Art. 14).

Die Befürchtung, daß der Handel durch schlechte Transportverhältnisse vom Neckar hinweggedrängt und vor allem die Konkurrenzroute des Mains benützen könnte, kommt mehrfach zum Ausdruck. Da «auch von frembden außlendisch mehrfalls clagenn fürkommen, datz sie von Schiffern vnnd Humplern übernohmen vnnd vberschezt werdenn, dadurch dann die Kauff- vnnd Gewerbsleuth genotthrängt anderer

Digitized by Google

weg vnnd straßen als des Mayns sich zu gebrauchen, damit das Neckergefert in Abgang geräth vnnd den Schiffleuth selbsten abgehet vnnd sonnderlichen ann zolstetthen mercklicher Verlust gespürdt wird» (Entw. s. Ordnung, Art. 8). Aus diesen Gründen wurde das Verbot von Überforderungen besonders eingeschärft und im weiteren zur Pflicht gemacht, die Ladung «treulich und fleißig verwahren nit muthwillig oder fürsetzlich verwusten, sondernn ohne Schadenn vnnd abgannq zu liefern vnndt den verlust oder abgannq zu erstatthen» (Entw. s. a. Ordnung, Art. 10). Konnte der Transport durch Einwinterung auf der Strecke nicht zur Ausführung gelangen, so war dennoch nach altem Herkommen, wenn das Schiff (zu Berg) bis Mannheim kam, die halbe, wenn bis Neckargemünd die ganze Fracht zu vergüten (Ordnung, Art. 19). Im Entwurf war noch eine Bestimmung enthalten, die sich gegen Zollunterschleife der Schiffer wendet, die sich «des Gülden oder lanndtzolls anmaßenn vnnd in selbenn inn die frachtth dinngenn dardurch ann gülden vnnd lanndtzolln mergklicher abbruch gespüret» (Entw.); «weiters auch demnach sich vielfeltig begibt daß die Schiffleuth vnd Humpler an den antreffenden Zollstetthenn den gebuhrenden Zoll vast vngern oder da sie es je thuenn, solchen mit Gotthslästerung fluchen schelten vnnd böße wunnschenn erlegen oder denselbenn mit betrug den Zolldienern zu verheelen vnnderstehen, so soll der verbrecher in den Puncten nit allein an geldt sondernn auch mit dem thurm vnnachleßlich gestraft vnnd die wahr so er also betriglich durchzubringen vnnderstandenn der herrschaft ingezogen werden» (Entw.); die Ordnung tut der persönlichen Haft (Ordnung, Art. 18) keine Erwähnung.

In Kürze waren auch die Leistungen der den Neckar etwa mitbenutzenden Wassergewerbetreibenden geregelt. Ein ausländischer Schiffer, der Güter auf dem Neckar zu Berg oder zu Tal «zu füren sich vnnderstünde, sollte 1 Gldn., ein ausländischer Humpler $^1/_2$ Gldn. zu erhaltung der weg der bruderschaft zahlen, jedoch fursten und Herrn gefährt hirin ausgenohmen oder waß sonsten gefreyte gütter wehren» (Ordnung, Art. 15). Die Fischer, die «uffm Neckher mit legung der angel legschieff reißen und anderen Instrumenten wie die genannt werden mögen die Schifffahrten leimpfäden, weg und steeg verwüsten und versperren» waren bei Androhung der Strafanzeige gehalten «sich dessen auch gäntzlich zu enthalten» (Ordnung, Art. 12). Eine eigentümliche Stellung der Bruderschaft gegenüber nahmen Holzgewerber und Flößer ein, die darum, daß sie gleich den Schiffleuten «weeg und steeg gebrauchen, selbigen auch zugleich zu erhalten schuldig» seien, weshalb sie sich «verbesserung der weeg und steeg auch der Kontribution halber mit einander guthlichen vergleichen» sollten, zu welchem Zweck sie

Digitized by Google

ständig einen besonderen Ausschuß zum Brudertag entsenden mußten (Ordnung, Art. 11).

Es wurde nämlich die jährliche Umlage auf diesem Brudertag festgesetzt, zu dem «obvermelte Schiffer, Humpler oder Flößer jährlich uff St. Thoma deß heyligen Apostelstag zu Heydelberg oder Neckergemünd früher tagszeits uff der Schiffleuth zunfft oder der Statt Rathhauß oder in einer offenen herberg, wie es vor guth angesehen wird zusammen kommen» (Ordnung, Art. 20). «Ein jeder ausbleibender, der keine erhebliche Ursach von Kranckheiten oder nöthigen Herrengeschäfft hatte» mußte ein bezw. ½ fl. Straffe zahlen (Ordnung, Art. 21). Die Erschienenen mußten «allda rechnung alles innehmens vnnd vßgebens zu erhalltung weg und steege vorm ampt vnnd annderenn dazu teputirten Personen anhören, alle mengel vnnd geprechen helffenn fürtragen vnnd rugen auch mit denen abgeordneten Spelterflößern helffenn vergleichenn, damit alles zu rechter Zeit gebaut vnd ubel vorkommen werde» (Entw. s. Ordnung, Art. 20). Übrigens war hierbei die Rügepflicht statuiert; der zum Brudertag Verhinderte «solle bey seiner Obrigkeit rugen» (Ordnung, Art. 20), «wo einer oder mehr eine rug verschwigen hätte, die er nicht auff dem Jahrtag einbracht und doch hernach offenbahr oder klagsweiß vorkommen würde, der oder dieselbe sollen gleich dem Verbrecher der Ordnung nach und je härtter gestrafft werden» (Ordnung, Art. 21). «Ueber allen rügen und verfallende Mengel erkantnus thun und die ordnung gebührlichen ernstes handhaben» sollten neben den zwei Brudermeistern «sechß Ehrliche verständige und bedachte Schiffer oder Hümpler aus der Bruderschaft oder zunfft als gerichts Persohnen» (Ordnung, Art. 22). Die Strafgelder sollten «Churf. Pfalz halbenn vnnd der Bruderschafft anderntheils gebührenn», sie waren einzuziehen vom jeweiligen Landschreiber zu Heidelberg, «der ohn daß von alters daß uffsehen im Neckerstrohm wie in gleichenn die Fischer zu Klagen und bescheid zu gewarthen gehabt», und «bey angeregtem der Schiffleute Jahrstag erscheinen die ordnung jährlich vorlesen und folgends ergehen lassen» mußte (Ordnung, Art. 23). Zur Bestreitung der Bruderschaftsunkosten, vor allem zu den laufenden Neckarbaukosten mußte «ein jeder Schiffer oder Flößer ½ Gldn. und ein Hümpler 1 orth eines Gulden zu einem jeden Jahrstag erlegen» (Ordnung, Art. 24). Hier mußten auch die Brudermeister Rechnung legen, die im Beisein des Landschreibers und der ganzen Zunft abgehört wurde «damit alles in guther richtigkeit erhalten und guthe ordnung einigkeit und friedleben unter dießer zunfft gepflantzet werde» (Ordnung, Art. 24). Etwa notwendig werdende Änderungen und Abschaffungen der Ordnung — «wie das jetzo im Anfang nicht alles so reiff und umb-

Digitized by Google

ständlich betrachtet werden kan waß sich künfftig begeben und ereignen möchte» — hatte der Pfalzgraf sich und seinen Erben und Nachkommen vorbehalten (Ordnung, Art. 26).

Zweites Kapitel.
Die Entwickelung im 17. Jahrhundert.

Die rauhen Kriegsstürme, die das 17. Jahrhundert hindurch auch im südwestlichen Deutschland hausten, waren einer ruhigen und gesunden Entwicklung des Schiffergewerbes am Neckar keineswegs günstig. Die historischen Nachweise besonders auch über Entwicklung und Lage der Wassergewerbe in den Einzelorten und die dortigen Zünfte fehlen ganz oder fließen nur ganz spärlich. Doch hat man an dem tatsächlichen Bestehen der lokalen Zünfte um so weniger zu zweifeln Veranlassung, als spätere Ordnungen das Organisationsgefüge nicht neu konstruieren, sondern sich auf bestehende Verhältnisse stützen und ihre Formen teils in der überkommenen Weise nur bestätigen, teils nur um geringes verändern, jedenfalls sich aber auf sie als gegebene beziehen. Die Art ihrer Zusammensetzung mag in den verschiedenen Orten eine verschiedene gewesen sein, entsprechend der Stufe, auf der sich der Ort in dem großen Umgestaltungsprozeß der Zeit von der dörflichen über die städtische zur territorialstaatlichen Wirtschaftsverfassung befand. Während an den kleinen Orten, wie dem lehnsritterlichen Haßmersheim und Neckargerach, noch die Reste patriarchalischer Naturalwirtschaft auf unfrei-lehnsritterlicher Basis überwogen, lag etwa in Eberbach, wo die gewerbliche Differenzierung auch schon fortgeschrittener, die keimende Verkehrswirtschaft schon entwickelter war und sich ein besonderer Bauernstand auch schon herausgebildet hatte, das Übergewicht im Selbstschutz einer berufsgegliederten Stadtwirtschaft; in Heidelberg schließlich, wo der Übergang von der grundherrschaftlichen Fronhofswirtschaft zum territorialen Herrschaftsgebiet, von der Natural- und Haus- zur Geld- und Verkehrswirtschaft teils schon vollzogen, teils noch im Vollziehen war, begannen bereits die Ideen staatsomnipotenter Fürsorge, wenn auch vorläufig noch nicht vollbewußt, in einer strengeren Amtskontrolle durch den kurfürstlichen Beamten, den Landschreiber oder, wie er in dieser Funktion hieß, Neckargrafen u. a. m. Gestalt zu

Digitized by Google

gewinnen. Ausnahmslos aber werden diese lokalen Organisationen — und die wenigen Nachrichten bestätigen es — wie all die Zünfte ihrer Zeit, die einen mehr, die anderen minder, vom terroristischen Geist eines exklusiven Egoismus durchdrungen gewesen sein; dessen brutale Geltendmachung in Ausübung ihrer ausschließenden Befugnisse führte durch mehrfache Phasen der Stagnation später zu einer Verknöcherung, der das anscheinend relativ lebenskräftigere Organ der Neckarbruderschaft alsdann hier und da frisches Blut zuführte.

Der Bruderschaft und Zünfte Interessensphären hatten wohl gemeinsame Wirkungsgebiete, ohne indes einander auszuschließen oder zu erübrigen; die Stellung der Neckarbruderschaft glich etwa der eines großen Zentralkreises, der aus der Anzahl ihn umgebender kleinerer Kreise der Lokalzünfte Segmente herausschneidet und mit jenen kleinen Kreisen gemein hat, ohne sich indes mit diesen selbst zu decken.

Auch die weitere Entwickelung der Bruderschaft, soweit sie mit den geringen Überlieferungen zu verfolgen ist, entsprach völlig einer Zeit, da der Sondergeist des Zunftpartikularismus am Baume der deutschen Gewerbeverfassung seine kuriosesten, zugleich üppigsten Blüten trieb, und die politische Eifersüchtelei nachbarlicher Kurfürsten in unausgesetzten Reibereien von der kleinen freundnachbarlichen Ritterfehde aufwärts bis zum Jahrzehnte langen Kriege Aller gegen Alle sich frei und ungezügelt betätigen durfte. Es ist die Zeit, da in das so zahlreiche wie ohnehin höchst unruhige Kollegium der neckaranliegenden Reichsstände der Erisapfel des dominium Nicaris geschleudert wurde.

Noch zwei Jahrhunderte später schrieb das Heilbronner Landvogteigericht in einem Bericht vom 11. März 1803[1]: «Die Lage der Stadt Heilbronn am Neckarstrom, das dominium, welches das ehemalige höchste Churhaus Pfalz über diesen Strohm geltend zu machen suchte, das Geleitsrecht, welches zur Zeit der Frankfurter Messe über die zu Heilbronn abgehenden und wieder ankommenden Meßschiffe dem Churhaus Pfalz bis an die Heilbronner Grenze zustand, von demselben aber bis an das ehemalige Heilbronner Territorium zu erstrecken unternommen wurde und überhaupt der Umstand, daß alle Kaufmannsgüter, welche auf dem Neckar bis an den Krahnen der Cannstadt-Heilbronner kommen oder von da abwärts gehen, durch lauter pfälzische Schiffe verführt wurden, welche vermöge ihrer Schifferordnung und der pfälzischen Jurisdiction standen und woraus Kurpfalz prätendirte, daß auch diejenigen Rechtssachen, welche gegen die Schiffer im Heilbronnschen Gebiete entstehen, vor dem pfälzischen foro erledigt werden sollten,

[1] Mohl, Handakten, Auszüge aus den Akten des Landvoigteigerichts.

Digitized by Google

haben in älteren und neueren Zeiten zu mancherlei Streitigkeiten zwischen Kurpfalz und Heilbronn Anlaß gegeben.»

Haupthemmnis aber der Aufrechterhaltung und Durchführung des dominium waren Kurpfalz all Jene, die als nichtpfälzische Untertanen die Schiffahrt betrieben. Von ihnen kamen in erster Linie die Heilbronner, sowie die Hirschhorner und Neckarsteinacher in Betracht. Sie waren um so lästiger, als hier neben den politisch-autoritativen Bedenken vor allem auch wirtschaftlich-konkurrentielle mitsprachen.

Die Neckarbruderschaft beschränkt sich als landesherrliche von Kurpfalz geordnete, nicht autonome Institution nur auf das pfälzische Neckartal und sicherte damit den pfälzischen Schiffern ein fast ungestörtes, tatsächliches Privileg. Rechtlich dürfte dies indes kaum so unanfechtbar gewesen sein; denn als die also bevorzugten Pfälzer diejenigen Neckarschiffer, welche nicht pfälzische Untertanen waren und sich, wie die Neckarsulmer, Heilbronner und andere, der Bruderschaft anzuschließen suchten, von der Neckar- und der wenn auch nur in beschränktem Maße verbundenen Rheinschiffahrt auszuschließen sich bemühten, hatte eine deswegen von dem Heilbronner Schiffer Andreas Reinhardt unterm 7. April 1608 bei dem Heilbronner Magistrat geführte Klage[1], auf dessen Verwendung bei der pfälzischen Regierung wirklich den, sicherlich doch nicht auf freundnachbarliche Gefälligkeit zurückzuführenden Erfolg, daß die Heilbronner Schiffer — wenigstens auf einige Jahrzehnte hinaus — ihr Schiffergewerbe auf Neckar und — soweit er in Betracht kam — Rhein ungestört, allerdings mit Unterordnung unter die Bruderschaft und ihre Pflichten, betreiben konnten.

Mehr Konkurrenzbeschwerden als diese einmal numerisch geringen, dann auch räumlich an der Interessengrenze stehenden Heilbronner Schiffer verursachten den privilegbangen Pfälzern die zahlreichen und inmitten der Wasserstraße ansässigen, damit aber auch inmitten ihrer Interessensphäre als Konkurrenten doppelt gefährlichen Schiffer von Hirschhorn und Neckarsteinach; diese kehrten als nichtpfälzische Untertanen sich auch an die pfälzische Bruderschaftsordnung wenig und mochten wohl die Vorteile der Wasserstraßenbenutzung, nicht aber die für deren Instandhaltung erforderlichen Lasten haben. Unterm 18. Januar 1617 beschwerten sich deshalb die Schiffleute und Hümpler des Neckartales beim Kurfürsten von der Pfalz über die Hirschhorner und Neckarsteinacher Schiffleute, daß diese «sich sowohl vndt viel des Neckers in Suchung ihrer nahrung gebrauchen alß andere dergleichen Orte, alß Heilbronn, Wimpfen und Binau», welche sich «unserer Ord-

[1] Zeller, S. 16. Akten darüber auch im Heilbronner Stadtarchiv.

Digitized by Google

nung gemäß verhalten, weeg und steeg helffen erbawen und darzu alle notturfft contribuiren. Vndt (so fahren sie fort) kommpt uns also gar frembdt vor, diweil nimandt als t. Churfürst — — alleinig Herr des Neckers ist, daß wir Chur-Pfälzisch Underthanen, denen Hirschhorneren und Steinacheren weeg und steeg ohne einige ihre außlage müssen in baw und besserung erhalten, da sie schewen sich auf mehrer freyheit anzunehmen indem sie soviel Schiff und Geschirr halten, alß ihnen beliebet». Sie fordern vom Kurfürsten, er wolle «berurte Neckarsteinachisch und Hirschhornische Schiffleuth und Humpler zu gleichmäßigem gehorsamb und haltung deroselben bezwingen» lassen, damit «wir nit allein die last und costen tragen und sie sich als semperfrey darstellen».[1]

Daß damit die Differenzen mit den Hirschhorner und Neckarsteinacher Schiffern vielleicht auf kurze Zeit beruhigt, aber durchaus nicht auf die Dauer behoben waren, sie vielmehr mit längeren und kürzeren Unterbrechungen bis in die neueste Zeit fortdauerten, wird ebensowenig wundernehmen können wie die erneute beständige Reibung mit den Heilbronner Schiffern, gegen die bereits nach wenigen Jahrzehnten der vereitelte Versuch wiederholt wurde, sie von der Neckar- und Rheinschiffahrt zu verdrängen. 1679 auf dem Heidelberger Brudertag wurde erklärt[2]: «daß des Hanns Philipp Gaben Witwe nur solange, als sie Witwe sey, bei der Neckarschiffahrt werde geduldet werden; die beiden anderen Heilbronner Schiffer, Johann Wigant und Konrad Gab, sowie der Schiffer Veit zu Neckarsulm aber ausgeschlossen seyn sollen». In einer deswegen unterm 18. Februar 1679 beim Heilbronner Magistrat eingereichten Anzeige baten sie diesen zu vermitteln, «daß sie in ihrem Beruf auf dem Neckar und Rhein, sie führen gleich zu Schiff was es auch seyn möchte, von den pfälzischen Schiffleuten möchten unangefochten bleiben können». Der auf das magistratliche Schreiben ergangene wenig günstige kurpfälzische Bescheid vom 10. April 1679 erklärte, es sollte oberhalb Jaxtfeld kein Schiffer oder Hümpler mehr gelitten werden. Um nicht auf den in jener schreibfreudigen Zeit immerhin langwierigen, übrigens auch noch fraglichen Entscheid untätig warten zu müssen, zog der Schiffer Gab, zumal ihm dies seine Vermögensverhältnisse nicht erlaubten, mit Vorbehalt seines Heilbronner Bürgerrechts nach Hirschhorn überzusiedeln vor, von wo er erst zurückkehrte, als unterm 21. Oktober 1687 auf weitere Verwendung des Heilbronner Magistrats bei der kurpfälzischen Regierung die Antwort erging: «daß wenn die Heilbronner Schiffer sich unter die Neckarbruderschaft wie vor alters wiederum begeben und der Neckarschiffer-Ordnung gemäß

[1] Aktenmaterial im General-Landesarchiv Karlsruhe.

[2] Akten im Heilbronner Städt. Archiv. S. a. Zeller, S. 17.

Digitized by Google

verhalten würden, sie auch alsdann die darin enthaltenen Freiheiten und Gerechtigkeiten zu genießen haben sollten.»

Wohl konnten daraufhin die Heilbronner Schiffer gleich den Bruderschaftszünftigen Neckar und Rhein wieder einige Zeit unangefochten befahren, aber diese häufigen, periodisch wiederkehrenden Ausschließungen, sowie vielfache Neckereien und Plackereien seitens der pfälzischen Schiffer mögen neben den natürlichen Voraussetzungen, die auf dieser Neckarstrecke qualitativ wie quantitativ ackerbaufähigere Anbauflächen boten, letzte noch heute nachwirkende Ursachen gewesen sein, daß sich bis in die neueste Zeit, ja bis heutigentags von Jaxtfeld bis Heilbronn, von wenigen für die Gesamtzahl der Schiffe wie für die räumliche Ausdehnung der Strecke nicht in Betracht kommenden Einzelfällen abgesehen, keine Schiffer angesiedelt haben.

Über die Verteilung des Schiffergewerbes im Neckartal zu damaliger Zeit gibt ein 1678, im Jahre vor der Gabschen Affaire, vom Oberamt Heidelberg zusammengestellte Liste «alle im Neckarthal sich befindenden großen und kleinen Schiffer auch Humpelnachen betreffendt» Auskunft. Darnach befanden sich damals

	Schiffer	Hämpler		Summa
in Heilbronn	—	2		2
» Neckarsulm	—	2		2
» Böttingen	—	1		1
» Hasmersheim . . .	2	11	2[1]	15
» Neckarelz	—	—	1[2]	1
» Obrichheim	—	1		1
» Diedesheim	1[3]	—		1
» Binau	—	1		1
» Gerach		findet sich keiner!		
» Eberbach	—	1		1
» Hirschhorn		findet sich keiner!		
» Neckargmünd . . .	—	2	1[4]	3
» Heidelberg	4[5]	1		5
» Mannheim	—	1[6]		1
	7	23	4	34

[1] «Diese beyden haben nur einen Nachen», es geht daraus nicht hervor, ob sie nur einen Nachen oder nur einen Nachen (gemeinsam) hatten.

[2] «Zweiybördiger Nachen.»

[3] Brudermeister.

[4] Hat einen kleinen Humpelnachen.

[5] Darunter ein Herrenschiffmann und ein Brudermeister.

[6] «Alß Zünftiger undt der sich deß Neckerstrohms gleich andern Schiffleuten gebrauchet.»

Digitized by Google

Dieses Verzeichnis, das sich etwa mit einer Mitgliederliste der Neckarbruderschaft decken dürfte, gibt, da es die kleineren Nachenführer[1] und Fischer ausschließt, wohl ein vollkommenes Bild von der Verteilung der damaligen Frachtschiffer und Bruderschaftsmitglieder[2] über das Neckartal, aber auch gar keinen Anhalt über diejenige der gesamten Wassergewerbe auf die einzelnen Ortschaften. Die größten Schiffe waren in Heidelberg, von den großen die meisten in Hasmersheim, in Neckargerach und Hirschhorn fehlen solche ganz; Neckarsteinach, dessen Nachenführer — größere Schiffe waren nicht vorhanden — auch im Jahr zuvor sich wieder geweigert hatten, zu den Baukosten beizutragen, wird wohl aus diesem Grunde, wie auch als ursprünglich nicht zum Zunftverband gehörig, gar nicht erwähnt.

Mehr noch als die interterritorialen waren die eigentlich nie ganz ruhenden Kompetenz- und Grenzkonflikte im eigenen Lande und Verbande zwischen den eigentlichen (Groß-) Schiffleuten und Hümplern auf der einen, den zweibördigen Nachenführern auf der anderen Seite (wobei übrigens die einzelnen Parteihälften unter sich gleichfalls nicht selten im Streite lagen) vor andern dazu angetan, die bei strammster Interessenpolitik in streng zünftlerischen Anschauungen eifersüchtelnder Exklusivität befangenen Gemüter zu alterieren. Es war den eigentlichen «Schiffleuten» sowie den nächstfolgenden Hümplern, letzteren übrigens auch mit Ausschluß der Meß-Güter und -Plätze, das Recht vorbehalten, privativ Kaufmannsgüter zu führen, während die ein- und zweibördigen Nachenführer sich auf Zerealien- und Personen- etc. Transport beschränken mußten. Nun wurde diese dem gewerbepolitischen Geist ihrer Zeit wohl entsprechende Bestimmung seitens der in ihren Erwerbsmöglichkeiten damit eng beschränkten Nachenführer, wo sich nur immer Gelegenheit bot oder aufsuchen ließ, häufig übertreten, so daß schließlich auf Drängen der Hümpler im Jahre 1651 ein Erlaß an die Zollschreiber erging mit der Weisung, sie sollten, «wenn zweybördige oder dergleichen Nächen mit Kauffmannswahren auch fruchten und wein beladen anlangen, selbige aufhalten und ihnen andeuten, sich ferners solches fahrens uff dem Neckerstrom genzlich zu enthalten oder uff weiteres ansuchen der Humpler solche wo einer oder der andere sich mehr würde ergreiffen lassen preisgemacht werden soll». Ein beigefügtes Verzeichnis derjenigen Fischer, welche mit zweibördigen Nachen zu fahren pflegen, führt aus

[1] Die in der dritten Spalte gestellten sind wohl als Humpelnachen aufzufassen.

[2] Das numerische Resultat stimmt übrigens nicht mit der in der Ordnung bestimmten geschlossenen Mitgliederzahl überein.

Digitized by Google

Heidelberg	6	Nachen,
Neckargemünd	13	»
Eberbach	2	»
Gerach	1	»
Neckarelz	1	»
Haßmersheim	4	»
im ganzen	27	Nachen,

allerdings nur pfälzische nachenführende Fischer auf (nicht angegeben sind z. B. die zu Hirschhorn und Neckarsteinach) und fügt hinzu: «Hinabwärts von Heidelberg bis Mannheim hats gar keine dergleichen Nachen».[1]

Der unleidliche Geist privilegierter Zunftmonopolisten zeigte sich aber in Vollendung erst vier Jahre darauf, als 1655 sämtliche Schiffleute im Neckartal schlechterdings um völlige Abschaffung der zweibördigen Nachen einkamen[2], «weile unns ein solcher Abbruch damit geschicht, daß wir baldt garnichts mehr mit unseren Humpelnachen zu verdienen bekommen können». Nachdem man diesem gutherzigen Vorschlag schließlich denn doch nicht willfahren konnte, erging dann ein Verbot[3] für die zweibördigen Nachenführer, «Kaufmannswaren ein mehreren nicht alß ein halb Fuder nemblich 10 Centner schwer fuhren solle, welches von ihnen zwar etliche Wochen lang beobachtet, nach der Handt aber uff ihrem alten Wesen wiederumb fortgefahren».

Der stetig fortlebende Hader war wenige Jahrzehnte darauf (1686) wieder zum Ausbruch gelangt. Der Schiffer und Hümpler Vorschläge, die zweibördigen Nachen entweder ganz abzuschaffen oder auf wenige Orte zu beschränken, mußten beide als denn doch allzu radikal der kurfürstlichen Regierung unratsam erscheinen; glücklicher war, und gelangte auch zur Verordnung ein dritter Vorschlag[4] als Ausweg, wonach von den auf die geringen Sachen beschränkten Nachenführern etc. «Victualien, Bagage und dergleich, wenn es kein Humpelnachenladung auswürfft doch ohne eine gantze Last zu erwarten fortgebracht» werden sollte, dagegen wäre «denen Schiffleuten und Humplern aber die Weine, Kaufmannsguter und Wahren zu verführen zu verstatten».

[1] Die Bezeichnung als Fischer scheint übrigens damals nicht so sehr auf ein Berufs- wie Besitzverhältnis gegründet gewesen zu sein, und wenn sie auch zweifellos ursprünglich sich aus diesem entwickelt haben mußte, steht dem eigentlich nichts entgegen, vielmehr spricht mancherlei, wie z. B. die Kollektivbezeichnung «Fischerzunft» dafür, unter den «Fischern» dieser Zeit nicht so gewerbsmäßige Fischer, als vielmehr kleine Nachenführer zu verstehen, die etwa als Besitzer oder Nutznießer dortiger Fischwässer, wohl nur gelegentlich in den Arbeits-, vielleicht regelmäßig in den Musestunden dem Fischfang obgelegen haben werden.

[2] General-Landesarchiv Karlsruhe. — [3] General-Landesarchiv Karlsruhe.

[4] General-Landesarchiv Karlsruhe.

Digitized by Google

Schloß so die Bruderschaft, wen sie nur kraft irgendwelcher Rechtssätze oder, was damals oft noch überzeugendere Geltung übte, mit leiser Gewalt konnte, von den Vorteilen der freien Wasserstraßenbenutzung aus, so waren sie ebenso weitherzig wie dort engherzig, jedenfalls nicht minder beharrlich, in der Zuziehung von Gewerbsverbänden und Wirtschaftsgruppen zur Tragung der Lasten für die Neckarbaukosten; sie suchten nur um so eifriger sich solche etwa nur vorübergehend sich bietende Erwerbsquellen durch irgendwelche Rechtstitel vor dem Versiegen zu bewahren und als dauernd rechtmäßige zu sichern. So mußten laut Bruderschaftsordnung die Holzgewerber derartige Beiträge zu den Neckarbaukosten leisten, wie sich aus den Einnahmegeldern in den vorhandenen Bruderschaftsrechnungen zuerst 1659[1] ergibt, ferner aber auch aus folgender Eingabe[2] des Oberamtmannes von Mosbach an den Kurfürsten vom 1. 9. 1685, in der gleichzeitig eine bemerkenswerte Berufsverschiebung ihre Schilderung findet: «Der Artikel XI der Ordnung von 1605 ist gleich von anfang auf die sogenannten Rheinflößer, das seindt die Holzgewerber aus dem Neckarthal, welche Holz auf dem Rhein verführt haben, restringirt worden, deren vor alters und noch vor dem 30jährigen Krieg eine ziemliche Anzahl bey die 130 Personen gewesen, wie solches aus den bei der Stadt Eberbach vorhandenen Protokollen zu ersehen». «Seitdem aber haben gedachte Rheinflößer im Neckarthal zu- und abgenommen, seindt aber niemahl höher alß uff 30 Personen gestanden, endlich einer nach dem anderen verarmt, daß deren Anzahl gar gering geworden, in sodaß im Jahr 1685 nur noch einer vorhanden gewesen, der diese Neckerbaukosten beizutragen unerschwinglich war, mußten die Dorfschaften von der Kellerei Eberbach, welche ob sie schon nicht auf dem Rhein fahren dennoch sowohl alß andere mit Verführung Holz den Necker gebrauchen, auch zu den Neckarbaukosten contribuiren», «schließlich weigerten sie sich dessen mit dem Hinweis, daß die Flosser des Amtes Heidelberg und Dielsberg auch nicht beizutragen hätten, allerdings waren diese auch nur Neckarflößer». In den fünf in Betracht kommenden Orten[3] war also die Zahl der Rheinflößer von 130 durch den 30jährigen Krieg auf 30, infolge des französischen auf einen einzigen reduziert worden! Die anderen hatten sich anderen Berufszweigen zugewandt und kehrten erst in späterer Zeit zum Holzhandel wieder zurück, ohne indes den andern Beruf aufzugeben, mit dem sie nunmehr in Berufsvereinigung, gleich den Neckarflößern, die tote Zeit der Flößerei ver-

[1] General-Landesarchiv Karlsruhe, frühere Bruderschaftsrechnungen sind im 30jährigen Krieg verloren gegangen.

[2] General-Landesarchiv Karlsruhe.

[3] S. hierzu Hausrath.

Digitized by Google

werteten. Das seit 1557 aufrecht erhaltene Verbot, neben dem Rheinholzhandel einen Nebenberuf zu haben, war damit in Vergessenheit geraten und nur die Beschränkung auf die fünf Orte blieb. Aber auch hierin hatte sich eine wenigstens teilweise Verschiebung vollzogen, insofern nämlich die Holzordnung 1605 dahin verschärft wurde, daß kein auf der rechten Neckarseite gewachsenes Holz aus dem Neckartal ausgeführt werden durfte: dadurch trat seitdem Neckargemünd gegenüber den vier anderen Orten immer mehr zurück, bis es sich schließlich, obwohl das Verbot von 1605 um 1750 nicht mehr streng durchgeführt wurde, im 18. Jahrhundert dadurch, daß die Konkurrenten in der Zwischenzeit zu großen Vorsprung gewonnen hatten, überhaupt nicht mehr am Großhandel beteiligte. Der Holzhandel konzentrierte sich im weiteren Verlauf im wesentlichen auf die kurpfälzischen Orte Eberbach und Neckargerach auf der einen, Neckarsteinach und vor allem das an Kurmainz zurückgefallene Hirschhorn auf der anderen Seite. Und wie zwischen Mainz und Pfalz selbst fehlte es auch zwischen deren Untertanen nicht an Konflikten, so z. B. als die Hirschhorner Holzflößer Gelegenheit nahmen, sich bei der kurpfälzischen Kammer und den Beamten zu Heidelberg wegen der kurpfälzischerseits auf mainzischem Gebiet vorgenommenen Zollbesichtigung des Neckarbrennholzes zu beklagen.[1] Eberbach und Neckargerach ihrerseits übten im Umkreis ein tatsächliches Holzmonopol aus; dabei gerieten die Holzgewerber beider Orte häufig auch untereinander in Streit,[2] weil das mächtigere Eberbach entgegen einem alten Übereinkommen, daß die Eberbach-Buchener Straße die Grenze zwischen den Einkaufsgebieten der beiden Gemeinden bilden sollte, sich besonders im 17. Jahrhundert fortwährende Übergriffe erlaubte. Diese hatten dann wieder Klagen für Neckargerach und Strafen über Eberbach zur Folge. Neckargerach und die dortigen Wassergewerber hatten in den großen Kriegen des 17. Jahrhunderts besonders zu leiden gehabt; so erwähnen Thom. Mallingers[3] Tagebücher, gelegentlich der am 28. April zwischen Heilbronn und Wimpfen erfolgten Schlacht, in der der Markgraf von Baden von Tilly und Cordua geschlagen ward, «mehr 11 Schiff von der Schiffbrucken, so die Markgräfischen unterhalb Haylbronn machen wöllen, das zwölf sampt dem Dorf Neckargericht der Stadt Haylbronn gehörig, verbrennt worden». — — In Eberbach, dessen Schiffer als Fronden auf Verlangen herrschaftliches Getreide und Holz nach Heidelberg fahren mußten[4], waren die Organisationen der Holzgewerber, Fischer und Schiffer die einzigen gewesen, die den

[1] General-Landesarchiv Karlsruhe. — [2] Hausrath.
[3] Mone's Quellensammlung, 2. Band. — [4] Weiß, S. 117.

Digitized by Google

30jährigen Krieg überdauerten.[1] Gerade in Eberbach waren auch die natürlichen Voraussetzungen einer kräftigen Entfaltung dieser Gewerbe überaus günstig. Von je in Landverkehrswegen etwas vernachlässigt, besaß Eberbach[2] allerdings in dem schiffbaren Neckar einen denkbar bequemen Wasserweg; aber um hier einen Verkehr und Handelsstapel größeren Umfanges zu gewinnen, dazu hätte es eines starken Hinterlandes mit entwickelter Produktion und Konsumtion bedurft, und gerade daran fehlte es; für den geringen Überschuß an Brotgetreide wäre der Wassertransport nur nach Gegenden in Betracht gekommen, die in der Regel selbst mit Getreide besser versehen waren[3] und eher umgekehrt zur Deckung des Eberbacher Kornbedarfes herangezogen werden mußten. Der Boden der Eberbacher Gemarkung selbst bot weder mineralische Erwerbsquellen, noch eine ausgedehnte landwirtschaftlich nutzbare Fläche; dieser Mangel wurde aber einigermaßen entschädigt durch den großen Waldbestand, der fast die ganze Gemarkung bedeckte, und dem zur erträglichen Nutzbarmachung erforderlichen untrennbaren Koeffizienten, der Wasserstraße des Neckars, auf dem sie wohl schon seit den frühesten Zeiten Brennholz aus den eigenen und benachbarten Waldungen verflößten und zum Verkaufe brachten. Wo die Voraussetzungen für den Produktions- und den Verteilungsprozeß so günstige waren, wo «Wald und Wasser, diese beiden treuen Gefährten, die einander aus natürlichen und wirtschaftlichen Gründen nicht entbehren können»[4], sich so bequem in die Hände arbeiteten, mußte sich der Betrieb auch rationell gestalten; dies um so mehr, als er die Urproduktion mit der Form- und Ortsändernden in eine Hand zusammenführte, die mit der Förderung und ersten Bearbeitung zugleich den Handel und Transport versah und in sich vereinigte; denn diese Holzschiffer und Flößer fuhren ihr eigenes Holz aus gepachtetem Wald. Indem sie selbst die Spedition unternahmen, selbst auch den Verkehr besorgten, ersparten sie sich durch den Ausschluß des Verfrachtungs- und Zwischenhandelsprofits Kapitalien genug, um auch bald, wie aus einer Verkaufsurkunde[5] des Heidelberger Pfalzgrafen an die Eberbacher Centgrafen von 1360 hervorgeht, den Handel mit auswärtigem Holze zu betreiben. Die Schiffertätigkeit war bei

[1] Weiß, S. 129. — [2] S. über Eberbach: Weiß, Geschichte der Stadt Eberbach.

[3] Oktober 1614 wurden die in Hessen erkauften Früchte auf dem Neckar bis Heilbronn geführt, dort aufgeladen und mit der Achse weiterbefördert. «Da die Frankfurter Güter desgleichen .... Hering, Stockfisch, Platteisen, besser auf dem Schiff, als auf der Achse, in Zeiten der Teuerung, Getreide in mäßigem Geld den Neckar hinaufgeführt» wurde (Ständisches Archiv Stuttgart).

[4] Emminghaus, Murgschifferschaft. — [5] Weiß, Eberbacher Regesten.

Digitized by Google

ihnen nur sekundär, ihren Verdienst fanden sie im Holzhandel, der Transport war ihnen integrierender Bestandteil des Preiswerks, nicht selbständiges Lohnwerk. — Flößerei und Holzhandel auf der einen, Schiffahrt und Fischerei auf der andern Seite, die Haupterwerbsquellen der Eberbacher waren zünftig organisiert; während die Holzgewerberzunft zu den Neckarbaukosten nur ihren Anteil beitrug, und auf dem alljährlichen Brudertage sich vertreten ließ, waren ihre Mitglieder in den übrigen, auch den eigentlichen Schiffahrtsbetrieb mehr umfassenden Beziehungen dem Neckarbruderschaftsverbande nicht eingegliedert; die Fischer- und Schifferzunft dagegen war ihr nach Maßgabe der oben ausgeführten Gesichtspunkte eingefügt.

Der verschiedenartigen unaufhörlichen Konflikte und Reibungen zwischen der Bruderschaft und den Außenstehenden wurde bereits Erwähnung getan; aber nicht genug damit, daß der unleidliche Geist ihres exklusiven Terrorismus nach außen in einer rigorosen Handhabung der ausschließenden Befugnisse gegenüber den Nichtpfälzern bezw. den Nichtschiffleuten sich äußerte, äußerte sich dieses eifernde egoistische Prinzip symptomatisch auch nach innen in orts- und schichtenweisen Differenzen. Zunächst hatte sich damals ein steter Gegensatz zwischen den Schiffleuten aus dem Heidelberger und denen des Mosbacher Amtes herausgebildet und immer schärfer zugespitzt; ferner aber fehlte es auch nicht an kleinlichen Reibereien zwischen den bruderschaftsgeeinten Schiffleuten und Hümplern. Auf deren eine aus dem Jahre 1688 bezieht sich folgender Auszug eines Originalschriftstückes[1]: «Beim Brudertag hatten die bishero in der Zunft gewesenen humpler sich mehrentlich alß Schiffleuthe darumb einschreiben lassen, damit sie auch gleich andern sowohl in- als außerhalb die Franckfurther Meß, wie auch zu Maintz, Wormbs und selbigen Orthen kaufmannsguther und wahren einladen und bis zu Heilbronn führen dürften, deswegen auch nunmehro einige von Franckfurth wider zurückkommen, welche aber das glaidtschif weilen solches unter denen Schiffleuthen umbgeht, nicht abgewartet, sondern begehren anjetzo von hinab- hinauf zu fahren, umb denen Kaufleuthen versprochenermaßen ihre Wahren zu liefern».

Zur Beurteilung dieses Streitfalls wie überhaupt der damaligen Verkehrsverhältnisse auf der Wasserstraße des Neckars muß auf die mehr finanzwirtschaftliche Seite etwas weiter zurückgegriffen werden.

Bei der in der Blütezeit schrankenlosen Faustrechts allgemeinen Unsicherheit der Verkehrswege hatte sich auf diesen ein der damaligen

[1] General-Landesarchiv Karlsruhe.

Digitized by Google

Wirtschaftsverfassung angepaßtes territoriales Geleitsrecht ausgebildet. Dessen Inanspruchnahme gewährte Schutz gegen räuberische Überfälle und Sicherung der Warentransporte durch Geleitsbriefe oder wirksamer: Geleitsmannschaft; die Ausübung dieses Rechtes bildete ein willkommenes einträgliches Hoheitsregal, als solches ging es gleich den anderen allmählich vom Reich auf die verschiedenen kleineren und kleinsten Territorialfürsten, Stände und Städte über und, ursprünglich wohl verpfändet, später verliehen befand es sich schon gegen Ende des 14. Jahrhunderts in deren vollem Besitz[1]. Im Zusammenhang und infolge der ursprünglich herrschaftlichen Verpflichtung zur Herstellung und Erhaltung der Leinpfade war auch für die Wassertransporte das Geleitsrecht zum Geleitszwang geworden; in späterer Zeit, als mit der stadtwirtschaftlichen Entwickelung auch das Markt- und Meßwesen für den Austausch gewerblicher und fremder Produkte sich kräftiger entfaltete, hatte es sich für den Transport der Meßgüter ganz besonders ausgebildet. Gerade hier bei den Meßtransporten mag das Geleit neben dem Schutz vor Überfällen auch eine gewisse nautische Sicherheit haben gewährleisten sollen, insofern das unter der Geleitsbedeckung gehende große Meßschiff, das unter den Schiffleuten des Neckartales alternierte, die kleineren Hümpelnachen nicht nur gleichsam in seinen Rechts- und Freiheitsschutz aufnahm, sondern wohl auch für die rechte Einhaltung der Fahrstraße zur Vermeidung hier besonders kostspieliger Havarien die Aufsicht und Verantwortung hatte. Da aber dieses große Meß- oder Geleitschiff erst bei seiner vollen vorgeschriebenen Ladung abfuhr, hatten die rascher beladenen Hümpelnachen, die im Gegensatz zu den größeren Schiffen nicht ohne dieses fahren durften, mit der Abreise und damit ihre Spediteure und Handlungshäuser mit dem Empfange der Waren übermäßig lange warten müssen. Dies zu vermeiden, wollten sich die Hümpler in die Reihen der Schiffer aufnehmen lassen, zum großen Ärger dieser, die durch solche Konkurrenz ihr Vorrecht zur Meßschiffstour beeinträchtigt, die Möglichkeit zu seiner Ausübung erheblich gemindert sahen, vor allem aber durch Antastung ihres Reservatrechtes in der beruflichen Ausgleichung eine Standesherabsetzung perhorreszierten. Das oben angeführte Schriftstück fügt noch in einer erklärenden Bemerkung hinzu: «Das Glaidtschiff wurde jedesmahls durch einen Heidelberger Ambtsknecht convoyirt und dem Keller zu Eberbach von da nach dem Keller zu Neckareltz zugeliefert, von denen solches durch das ambt Mosbach vollens auf Heilbronn alß ein hohes Regale geführt».

[1] Quetsch, Verkehrswesen, S. 403.

Digitized by Google

Indessen war dieses kurpfälzische Hoheitsrecht gerade auf der erwähnten Strecke im Gebiet der freien Reichsstadt Heilbronn nicht unbestritten und hatte sich wohl erst in späterer Zeit ausgebildet, während sich aus Schriftstücken[1] des 16. Jahrhunderts ergibt, daß die Heilbronner Kaufleute zur Frankfurter Meßzeit bald zu Wimpfen, bald an der Henkelbach, bald zu Neckarsulm in das pfälzische Gebiet genommen und bis dahin zurückgebracht wurden. Von Heilbronn aus bis dahin und wieder zurück hat sie die Stadt selbst durch ihre Büchsenschützen und Wappner und «bei sorglichen Läuffen» durch ihre Reisige und Fußvolk geleiten lassen. Der Termin wurde mit dem Faut in Mosbach verabredet. Dieser schickte auch, nach einem Schriftstück vom Jahre 1508[2], wenn das Schiff bis an die kurfürstlich-reichsstädtische Hoheitsgrenze geleitet war, «etliche Reisige in die Stadt mit der Ausrichtung, sie hätten die Schiffe bis an die Landwehr geleitet und wollten es am besten anzeigen, uff daß ein Rath fürter versehen mög». Von seiten Heilbronns wurde damals mit um so ängstlicherer Gewissenhaftigkeit bei der mit Zeremonien verknüpften Geleitsübergabe auf genaue Einhaltung der Hoheitsgrenze geachtet, als Kurpfalz auf Grund des ihm zustehenden dominium Nicari, das es von je für sich in Anspruch nahm, das Hoheitsrecht und mit ihm das Geleitsrecht nicht nur für die gesamte Flußstrecke von Mannheim bis Heilbronn, sondern auch für das entsprechende Landgebiet auszuüben sich unterfing. Diesem Zwang sich zu unterwerfen, fühlten die Heilbronner sich um so weniger veranlaßt, als seine Rechtsbasis ebenso unsicher wie seine autoritativen Konsequenzen für sie von tiefgreifend nachteiliger Wirkung waren. Als dann im 17. Jahrhundert der kurfürstliche Territorialstaat immer mehr erstarkte, die freie Reichsstadt an wirtschaftlicher wie politischer Selbständigkeit einzubüßen begann, hatte Pfalz allmählich gewohnheitsrechtlich seine Gebietshoheit zur Frankfurter Meßzeit wenigstens insoweit mit Erfolg durchgesetzt, daß sich Heilbronn in der Vogel-Strauß-Politik gefiel und den Torwärtern ausdrücklich verboten hatte, pfälzische Geleitmannschaften bei ihrem Einzug in die Stadt nach ihrer Herkunft zu befragen. Die billigerweise zu erwartende Antwort auf diese stillschweigende Resignation waren nur um so lautere Provokationen von seiten der pfälzischen Reisigen, und dies wieder war Anlaß zu einem wahren Rattenkönig von Kontroversen, deren gemeinsamer Ausgangs- und Endpunkt auf Jahrhunderte hinaus eben jenes dominium Nicari war. — Noch weniger als beim Geleit war das Kaisertum bei den eigentlichen Wegabgaben imstande gewesen, das Gebühren-

[1] Städt. Archiv Heilbronn.
[2] Städt. Archiv Heilbronn.

Digitized by Google

prinzip durchzusetzen. Im 13. und 14. Jahrhundert[1] waren Zoll- und Stromregal an die Territorialgewalten übergegangen, die sie ihrerseits als willkommene Einnahmequelle nach Möglichkeit in ihre Tasche fließen ließen. Aber das Bewußtsein ihrer zu Gegenleistungen verpflichtenden Eigenschaft ging rasch verloren: das Gebührenprinzip war verschwunden! Daß auch beim Neckarzollwesen der Übelstände, Beschwerden, Streitigkeiten, Unterschleife und Bestechungen ungezählte waren, dafür sorgte, von anderem abgesehen, schon die politische Zersplitterung der beiderseitigen Ufer. Kurpfalz unterhielt seine Zollstätten seit langem in Neckarelz, Neckargemünd und Heidelberg. Daneben beanspruchten u. a. die Landschaden von Steinach ein ihnen vom Bistum als Lehen verliehenes Zollrecht, das aber von Kurpfalz strittig gemacht wurde, indem die pfälzischen Schiffer angewiesen wurden, nicht mehr dort anzufahren. Entsprechend scheinen die heilbronnischen Schiffer instruiert worden zu sein, wie aus einem Beschwerdebrief der Landschaden vom Jahre 1591 an Bürgermeister und Rat zu Heilbronn wegen eines dortigen Schiffers hervorgeht, der sich geweigert hatte, in Neckarsteinach anzufahren und Zoll zu entrichten.[2] Auch beschwerten sich wiederholt, so um 1660, die Schiffer des Neckartales über den in Neckarsteinach von den Metternichs erhobenen Zoll, mit denen Pfalz über das Dominium Nicari das 17. und die ersten Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts hindurch umfangreiche Auseinandersetzungen hatte. Aus dem Jahre 1678 wird von einem Lütticher Kaufmann berichtet, der ein Faß goldener Pistolen als Nägel deklariert nach Straßburg über Frankfurt-Heilbronn mit dem Haßmersheimer Schiffer Eser sandte, auf dessen Schiff alsdann der Boden des Faßes ausfiel[3]; zu gleicher Zeit nehmen bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts die Beschwerden der Schiffer über das von den Neckargemünder Zollbedienten erhobene Ganggeld kein Ende.[4] Unaufhörlich sind im 17. und 18. Jahrhundert die Beschwerden über Zollplackereien und Gesuche um Zollermäßigungen und vor allem auch durch die hohen Zölle geschah es, daß die Schifffahrt derart herunterkam.

Die hier nur eben skizzierten Verhältnisse mußten auch die wirtschaftliche Lage der Schiffer ungünstig beeinflussen. Legten doch allein schon die fortgesetzten nachbarlichen Reibereien zunächst jede einheitliche Regelung und zweckmäßige Ausnutzung der Wasserstraßen lahm. Wenn man auch in einzelnen Hoheitsgebieten für die Verbesserung der Schiffahrtsstraßen bemüht war, konnte doch ohne Zusammenwirken aller Beteiligten nichts dauernd Nützliches geschaffen

[1] Schumacher, Binnenschiffahrtsabgaben. — [2] Städtisches Archiv Heilbronn.
[3] Städtisches Archiv Heilbronn. — [4] General-Landesarchiv Karlsruhe.

Digitized by Google

werden; wurde doch in manchen Gebieten in merkantilistischer Bevorzugung des Landtransportes den auf Verbesserung der Wasserwege gerichteten Unternehmungen geradezu entgegengearbeitet, weil man aus einer wachsenden Belebung der Wasserwege glaubte eine Verminderung der Einnahmen an Straßenzöllen befürchten zu müssen[1]. Durch solche Mißstände veranlaßte gelegentliche Postulate, wie des Westfälischen Friedens, Artikel 9[2], ein Reichstagsabschied vom 16. Juni 1670, Kaiser Karls VI. Wahlkapitulation (Art. 8)[3], die den Reichsständen und anderen Gebietsherren Offenhaltung der Schiffswege nahelegten, blieben bei der zunehmenden Reichsschwäche und der gleichzeitigen Territorialerstarkung, weil und solange es an dem nötigen Nachdruck fehlte, ohne jede oder ohne nachhaltige Wirkung; überdies fehlte es an der richtigen Anleitung nicht weniger als eben an der ersten unerläßlichen Vorbedingung für ein gemeinsames Vorgehen, am guten Einvernehmen der verschiedenen

[1] Beiträge zur Hydrographie.

[2] Et quia publica interest ut facta pace commercia vicissim reflorescant ideo conventum est ut quae eorum praejudicio et contra utilitatem publicam hiucindo pres imperium belli occasione noviter propria auctoritate contra jura. privilegia & sine consensu imperatoris atque electorum imperii invecta sunt vectigalia & telonea, — — — omnisque alia inusitata onera & impedimenta quibus commerciorum & navigationis usus deterior redditus est, penitus toleantur et provinciis portubus fluminibus quibus cumque sua pristina securitas, jurisdictio et usus prontante hos motus bellicos a pluribus retro annis fuit, restituantur et inviolabiliter conferventur. — Territoriorum quae flumina allumit et aliorum quorumcumque juribus as privilegiis, ut et teloniis ab imperatore de consensu electorum cum aliis tum etiam comiti oldenburgensi in visurgi concessis aut usu diuturno introductis in pleno suo vigore manentibus et executioni mandantis, tum ut plena sit commerciorum libertas et transitus ubique locorum terra marique tutus, adeoque ea omnibus et singulis utriusque partis foederatorum vassallis, subditis, clientibus ac incolis eundi negotiandi redemus que potestas data sit, virtuteque praesentium concessa intelligatur, quae unicuique ante German motus passim competebat.

1648 Westfäl. Friede, 9. Artikel.

[3] Auch wollen und sollen wir weder am Rhein noch sonsten einigen schiffbaren Strom im heilig Reich keine armierte Schiffausläger Licenten noch andere ungewöhnlichen Exactionen, oder was sonst zu Sperrung, und Verhinderung der Commercien vornämlich aber den Rheinischen und andern Churfürsten, Fürsten und Ständen des Reichs zu Schaden und Schmälerung ihrer hohen Regalien und anderer Gerechtigkeiten und Herkommens gereichig, verstatten oder zulassen, derentwegen wir denn auch nicht zugeben wollen, daß, wo ein in den Rhein gehender Fluß, weiters schiffreich gemacht werden könnte oder wollte, solches durch eines oder andren, nahegelegenen Standes darauf eigennützig vorgenommen verhinderlichen Bau vermehrt werde, sondern es sollen solche Gebäu zur Beförderung des gemeinen Wesens wenigstens also eingerichtet werden, daß die Schiffe ungehindert auf und abkommen, und also der von Gott verliehenen stattlichen Gelegenheit und Beneficierung der Natur selbsten ein Stand weniger nicht als der andere nach Recht und Billigkeit sich gebrauchen möge. 8. Artikel Kaiserl. Wahlkapitulation Karl VI., 1711.

Digitized by Google

Gebietsherren durchaus an allen Ecken. «Der fiskalischen Ausbeutung trat als Korrelat eine fortschreitende Vernachlässigung der Wasserstraße zur Seite und als Erfolg dieser Jahrhunderte hindurch befolgten Wirtschaftspolitik überall eine zunehmende Verschlechterung der Wasserstraße.»[1] Die nötigsten Arbeiten zu ihrer Instandhaltung, die früher von den Zollherren mit Fronden ihrer Untertanen ausgeführt worden waren, besorgte freilich die Bruderschaft, aber auch nur die nötigsten und von Fall zu Fall, während durchgreifende Regulierungen erst der staatswirtschaftlichen Tätigkeit neuester Zeit vorbehalten blieben.

Drittes Kapitel.

Die Entwickelung in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts.

Kurfürst Johann Wilhelm, der 1690 zur Regierung gekommen war, hatte der Neckarbruderschaft bereits unterm 21. Februar 1706 ihre alte Ordnung von 1605 bestätigt. Indes hatten sich doch die Verkehrsverhältnisse auf dem Neckar in den hundert Jahren so sehr verändert, es hatten sich während dieser Zeit so vielerlei Differenzen ergeben, daß man sich zu einer genaueren Nachprüfung und einer der Tatsachenentwickelung angepaßten Neuredaktion entschloß. Es wurden Gutachten von seiten der Schiffer- und Regierungsvertreter eingeholt und unterm 16. Oktober 1710 über die neugefaßte Ordnung Beschluß gefaßt, deren umredigierter Entwurf nebst Gutachten vorliegt.[2] Zunächst wurde bestimmt, daß der zweite Brudermeister, dessen Wohnsitz die ältere Ordnung von 1605 unbestimmt ließ, aus Oberamt Mosbach sein solle; dessen Schiffer, in stetem Gegensatz zu denen des Heidelberger Amts, mögen diese Bestimmung verlangt und durchgesetzt haben. Neu hinzugekommen ist die hier zum erstenmal auftretende Bestimmung über die nautische Vorbildung der Schiffer, der Versuch zu einer allgemeinen Regelung des Lehrlingswesens mit dreijähriger Lehrzeit, bei dem auch Geldbeutel und Kehle nicht zu kurz kommen durften. Damit allerdings entzog die Bruderschaft den Lokalzünften einen weiteren Punkt ihrer Bestimmungssphäre. Soweit die neue Ordnung von derjenigen von 1605 nicht eben

[1] Schumacher, Binnenschiffahrtsabgaben.

[2] General-Landesarchiv Karlsruhe.

Digitized by Google

nur in nebensächlich redaktionellen Punkten abweicht, folgen hier die betreffenden Stellen in der definitiven Fassung von 1710, diejenigen des Entwurfs von 1709 werden anmerkungsweise beigefügt. In Art. 1 war also für die Aufnahme neu bestimmt, daß «zu dem ende dann ein solicher drey Jahr lang bey Einem Schiffmann gelernt haben, und, wie bräuchlich, uffgedungen, auch loßgesprochen wie nicht weniger mit einem Lehrbrieff versehen sein solle um sich legitimieren zu können, daß Er sich in wehrenden Lehr Jahren fromm, treu und redlich verhalten: Daferne Er aber Eines Schiffmanns Sohn were, solle derselbe zwarn nicht uffgedungen, jedoch nach des Vatters Belieben loosgesprochen, auch mit einem Lehrbrieff versehen werden, damit, wenn Er sich außerhalb setzen sollte, er sich ebenfalls legitimieren und seine fortun desto besser machen möge. Bey dem uffdingen solle Ein gedenck- oder Zeugetrunk gereicht und bey dem ledig sprechen Dreißig Creutzer einschreib Geld zu der Bruderschaft bezahlt werden. Ferner, solle der Jenige, welcher in die Bruderschaft uffgenommen wird, zwey hundert gulden etc. —» Als Niederschlag der mit der Zeit gemachten Erfahrungen zeigt sich die in Art. 3 eingetretene Änderung, wonach der Numerus auf 50 erhöht und in einer erst in die definitive Fassung auf Vorschlag des Regierungsgutachters aufgenommenen Bemerkung eine Abänderung dieser Zahl vorbehalten wurde. Gleichzeitig aber wurde hier zum ersten Male in die Ordnung die ausdrückliche Bestimmung aufgenommen, die den Schiffahrtsbetrieb und die Zunftzugehörigkeit auf die kurpfälzischen Schiffer beschränkte, die Heilbronner etc. ausdrücklich davon ausschloß. Man hat sich dabei zu vergegenwärtigen, daß dieser Zunfterlaß in jene Zeit fällt, da die einzelnen Territorialfürsten ihre von den Städten überkommene exklusive autarkische Schutzpolitik auf allen Gebieten zur Anwendung brachten: mit besonderem Erfolge natürlich auf diesem Gebiet, dem der zünftlerische Abschluß gegen Fremde von je eigentümlich war und hierbei eine ausdrückliche höhere Genehmigung in einer Jahrhunderte hindurch starr gehandhabten Gewohnheit nur Wasser auf die Mühle bringen konnte. Die abändernde Bestimmung lautete: «dahero auch die anzahl der Schiffleute uff einen gewissen numerum redigiert gewesen, mann aber wahrgenommen, daß bey dießer Kriegs Zeiten die anzahl der Schiff Leuthen sich mercklich vermehrt, Alß hat man nöthig ermessen, den numerum uff fünfftzig Persohnen (später: welche Zahl jedoch zu vermehren oder zu vermindern unß hiemit gnädigst vorbehalten, dermahlen) zu reduciren, welche aber alle in der Churfürstl. Pfaltz wohnhafft sein sollen, sodaß hinfüro keinem gestattet werde, außerhalb derselben, zu Heylbrunn, Wimpffen oder sonsten sein Domicilium zu haben. Es solle demnach ins kunfftige

Digitized by Google

kein neuer Schiffmann oder Hümpler über obige bestimmbte anzahl angenommen, noch Ihme zu fahren verstattet werden, etc. . . . . .» — Wie sich die 50 Schiffer über die einzelnen Neckarorte verteilen, ist nicht aufgeführt, auch fehlt die Einführungsbestimmung, daß die bereits Schiffahrttreibenden eventl. noch über den Numerus bis zu ihrem Abgehen zu belassen sein. Über die bald gebotene Anwendung dieser die Nichtpfälzer berührenden Ausschließung sowie deren um wenige Jahre zurückgreifende Veranlassung wird noch zu berichten sein. — Als Beitrag sollte fortan erlegen, «nehmblich Ein frembder Schiffmann, welcher keines Schiffmanns Sohn, zwayntzig gulden und Eines Schiffmanns Sohn zehn gulden, sodann ein frembder Hümpler, welcher keines Hümplers Sohn, zehen gulden, und Eines Hümplers Sohn funff gulden welche Zunfft gebuhren die Brudermeister erheben und ordentlicher weiß verrechnen sollen»; auch hierin ein weiterer gravierender Zug der Absperrungspolitik der Zunft. — In Art. 5 wurde auf Vorschlag des Regierungsgutachters mit Rücksicht auf die der Zunft noch angehörigen nichtpfälzischen Schiffer, weil Art. 3 «gleichsahm über benachbarte disponiret», dort, wo der Gehorsam gegen die Zunftgebote verlangt wird, eingefügt: «in so viel die Zunfft und Ihre Bruderschafft betrifft». — Art. 6, der sich gegen die Schiffsgemeinschaft wandte, fiel gänzlich fort, während Art. 7, 8 und 9 (jetzt 6, 7 und 8) unverändert blieben. — Bei dem die Holzgewerber des Neckartals betreffenden Art. 11 (jetzt 10) wurde ausdrücklich bestimmt: «und zwar nicht allein die Bord- und Bauholtz sondern auch die Brennholtz- und Holländer Flötzer». Zwar wurde dem Vorschlage des Gutachters, der in Art. 7 (jetzt 6) «die straffe auf die Hälfte von zehn gulden moderiret» wissen wollte, nicht entsprochen, auch nicht seiner befolgenswerten Anregung, statt der in Art. 8 (jetzt 7) bis zu einer definitiven Regelung den Schiffern ad libitum überlassenen Frachtsätze «weilen dardurch der Sache nicht geholfen ist (so dorfte am verträglichsten sein), daß die tax jetzo gleich reguliret und der Ordnung mitt einverleibt werde». Doch erfolgte auf seine Veranlassung in Art. 12 (jetzt 11) die Vorschrift, daß die Fischer die Leimpfade und Stege «uber die gewohnliche Zeit und Orth nicht zu gebrauch haben» sollten, wie ihnen die neue Ordnung auch vorschrieb, daß sie «auch kein Schifwehr bauen sollen, wodurch die Schiffahrten verhindert werden». — Art. 13 (jetzt 12) blieb unverändert, Art 14 dagegen, der sich gegen die kleinen und halben Schiffe wandte, kam, als inzwischen wohl auch überflüssig, in Fortfall. In Art. 15 (jetzt 13) wurde die gegen die ausländischen Schiffer gerichtete Bestimmung auch ausdrücklich auf die «zu dieser Bruderschafft im Neckarthal nicht zugehörigen» Schiffer ausgedehnt, worunter man, wie sich aus folgendem

Digitized by Google

ergibt, die Nachenführer zu verstehen hat; die beigefügte Strafe wurde für die Schiffer von 3 auf 4, für die Humpler von 1½ auf 2 fl. erhöht. Die ausdrückliche Ausnahme der Fürsten- und Herrengefährte fiel diesmal fort. — Eine vollkommene Umgestaltung erfuhr der Art. 16 (jetzt 14), der in seinem neuen Wortlaut folgt: «nachdeme mann befunden, daß einestheils Hümpler dem alten Herkommen zuwieder sich unterstanden nacher Frankfurth zu fahren, daselbst Meßgüter einzuladen, und zu Berg zu führen, dahero die Schiffleuthe mercklichen Abbruch haben und die Schiffahrten gestümpelt werden, welche man bey unßern Hoffhaltung nicht entbehren kann., auch weder vor alters, noch jetzo der gebrauch gewesen daß die Humpler 14 Tag vor und in der Meß, auch 14 Tag nach der Meß einig Kauffmannsguth von Franckfurth zu Berg geführt. also solle auch solches fürderhin bey der am end dießes Punctes gesetzten straf vest gehalten werden: allenfalls aber die Meßschiff bereiths zu Thal nacher Franckfurth abgefahren waren und einige Kauff- oder Handelsleuthe mit Ihren Güttern durch böse Wege oder langsame fuhrleuthe weren verhindert worden, so solle denen Hümplern sothane zu spath gekommene Guther, es seye gleich von Heylbronn oder Heydelberg nacher Franckfurth in die Meß zu fuhren erlaubt sein: von Franckfurth aber Meßguth zurück mit sich nacher Heydelberg oder Heylbrunn zu führen, solle denenselben so wohl alß auch desgleichen Meßgüther zu Mayntz einzuladen gäntzlich verbotten, hingegen aber besagten Hümplern erlaubt sein, nicht allein in sondern auch zwischen denen Meßzeiten zu Mayntz, Oppenheim, Wormbs oder andern orthen wie solche immer nahmen haben mögen, zu berg oder zu thal einzuladen, allerhand früchte, wein, alt eißen, freye Güther und dergleichen zu führen. Ermelten Hümplern solle dabey ohnbenommen sein so wohl vor alß nach obigen verflossenen 14 Tagen außer der Meßzeit allerhand Kauffmanns und andre Güther, nebst denen Schiffleuthen zu Franckfurth einzuladen. Ueber dieses solle denen Schiffsleuthen erlaubt seyn, mit zweyen Schiffen und Einem Hümpler mit zweyen Humpelnachen zu fahren, keinem Schiffmann aber verstattet werden, mit mehrern Schiffen, alß nur mit einem Schiff in die Franckfurther Meß zu fahren: Jedoch demselben anbey unverbotten sein, zu sothanem einem Schiff, nachdeme sich dann und wann seine ladung erstreckt, einen sonst gewöhnlichen und zu denen pferden gewittmeten Sprengnachen zum anhang zu laden. Sonsten solle auch kein Meß Schiffmann ein ander Schiff nacher Franckfurth fuhren ehe und bevor Er die Jenige Guther, welche Er in der Meß eingeladen, nacher Heydelberg oder Heylbrunn überbracht und geliefert hat, da Ihme dann allererst erlaubt sein solle, wiederumb nacher Franckfurth zu fahren und

Digitized by Google

von newem guth einzuladen, auch demselben ohnbenommen sein, mit seinem andern Schiff sowohl in- alß außerhalb der Meßzeit uff dem Necker und Rhein zu fahren und etwas zu verdienen. Der Jenige nun, welcher wieder dießen Puncten handelt, solle in fünfftzig Reichsthaler straf halb gnädigster Herrschafft und halb der Bruderschafft verfallen sein.»

In kurzen Worten bedeutete dieser Artikel: A) für die Hümpler: 1. die Erlaubnis verspätete Heilbronner bezw. Heidelberger Güter zur Frankfurter Messe zu bringen; 2. das Verbot Frankfurter Meßgüter nach Heidelberg bezw. Heilbronn zu führen; 3. die Erlaubnis jederzeit in den Rheinorten Mainz etc. berg- und talwärts zu laden, mit Ausnahme der Kaufmannsgüter, die den Meßschiffen 14 Tage vor, ebensoviel nach und während der Meßzeit ausschließlich zustanden; 4. die Erlaubnis mit zwei Hümpelnachen zu fahren. — B) Für die Schiffer: 1. die Erlaubnis mit zwei Schiffen, jedoch zur Meßzeit nur mit einem Schiff nebst Sprengnachen fahren und alternieren zu dürfen. — Hierbei erfolgte die Fahrt mit zwei Schiffen bezw. zwei Hümpelnachen nicht gleichzeitig, sondern es war nur ein personaluniierter Betrieb, bei dem der Schiffer, wenn er das eine Schiff geladen hatte, ohne dessen Ausladung abzuwarten, auf dem andern Schiff, das inzwischen die Reihe getroffen hatte, neue Ladung aufnahm. — Der Art. 17 (jetzt 15), der sich gegen die Überladung und den unlauteren Wettbewerb richtete und in dem Entwurf von 1709 noch mit weiteren Ausführungen verschärft worden war, wurde auf Vorschlag des Gutachters vollkommen fortgelassen, «weil dieser passus zu der passanten und reisenden mercklichen Schaden gereichet auch dem publico nachtheilig ist», ein bei dieser in partikularistischem Egoismus aufgehenden Ordnung fremd anmutender Zug verkehrspolitischer Rücksichtnahme. — Neu eingefügt wurde ein Art. 15 (im Entwurf noch 16), der, wie folgt, die Nachenführer in ihren Frachtgütern beschränkte: «Nachdeme die sambtliche Hümpler des Neckarthals sich beschwehren daß die zweybördige Nachenführer sich unterstehen, früchte, mehl, wein und sonsten allerhand Kauffmannsgütter zu führen: wodurch aber denen Hümplern mercklicher abbruch an Ihrer nahrung geschieht, da Sie doch uff Ihre Handtirung verschätzet seind und deßhalben die herrschaftlichen onera tragen müssen. Alß sollen die zweybordigen Nachenführer, gleich es jeder Zeit Herkommens gewesen ins künfftige anderst nichts, als Holtz Stein, Kalch Ziegel, Sand und dergleichen Baumaterialien, so dann auch Personen, Bagage und dergleichen führen. Der Jenige welcher wieder dießen Puncten handelt, solle mit fünff Gülden Zur straf, halb gnädigster Herrschafft und halb der Bruderschafft angesehen werden». — Zu Art. 18 (jetzt 16) hatte der Gutachter betreffend die Zolldefrauden

Digitized by Google

vorgeschlagen, «nachdeme dieses Verbrechen nicht so sehr gegen die Zunfft als vielmehr gegen die Herrschafft begangen wirdt, also ist dahin zu stellen, ob die Bestraffung derselben nicht allein mitt ausschließung einer von der Bruderschaft prätendirenden Straff zu überweisen seye allenfalls aber möchte diese letztere auff ein gewisses determiniret werden»; diesem Vorschlag wurde nicht entsprochen, vielmehr beschlossen, der Übertreter solle, wie jetzt die Fassung lautete, «bey gnädigster Herrschafft so guth möglich sich abfinden aber anbey bey der Bruderschafft, einer willkührlichen Straff gewärthig sein». — Dem Art. 19 (jetzt 17), der die Differenzfracht behandelte, wurde hinzugefügt «Deßgleichen wann Ein Heydelberger Schiffmann mit dem Jenigen Gute, so nacher Heydelberg gehöret und er zu Franckfurth eingeladen, weiter nicht alß biß nacher Mannheim kombt, solle Ihme der Kauff- oder Handelsmann die gantze Fracht erlegen».

Ort und Tag des Brudertages wurde in Art. 20 (jetzt 18) dahin geändert, daß er nicht mehr am St. Thomastag, sondern «uff der Dreykönige tag» zu Heidelberg tagen solle, während von Neckargemünd nicht mehr die Rede ist. — Die Strafe für das ungerechtfertigte Ausbleiben, wogegen sich auch die eingefügte Bemerkung: «maßen Ein und andere wegen seines ausbleibens ohnerhebliche entschuldigungen vorkehren dorffe» wandte, wurde von 1 bezw. ½ fl. wesentlich erhöht und zwar sollte «sowohl ein Schiffmann als Humpler und Flötzer der Zunfft zwayntzig Rthlr. zur Straff erlegen». Bei dieser recht erheblichen Strafbemessung ist anzunehmen, daß die Verordnung fortan ihren erzieherischen Zweck erreichte. — Der Art. 21 (jetzt 19), der sich gegen terroristische Klagehintertreibungen innerhalb der Zunft wandte, wurde in dieser Richtung erweitert: «Nachdeme auch vorkommen, daß Ein und anderer, welcher wegen verübten Verbrechens gerügt worden, deßhalb uff einen oder andern des Gerichts eine Feindtschafft setzet und sich dahero unterstehet, Schimpflich von einem solchen zu reden, alß ist geschlossen worden, daß derselben nach befunden noch harter als vorhero bestrafft werden solle». — In Art. 23 (jetzt 21) wurde diesmal auf Grund des Tatbestandes bei der Funktion des Landschreibers, der diesmal in Art. 25 (jetzt 24) als Neckargraf aufgezeichnet wird, hinzugefügt: der «den Schiffleuthen zu befehlen hat, bey dem auch dieselbe sowohl alß die Fischer zu Klage und bescheidt zu gewarthen», und determinierend: «und unß (außer denen Zunfftstrafen, welche der Zunfft allein gebühren) unnsern halben theil an denen freveln und strafen einziehen». Unter die zu bewirtenden Freipersonen wurden in Art. 24 (jetzt 22) auch die Gerichtspersonen mit aufgenommen, und den Brudermeistern in einem neuen Art. 24 (im Entwurf noch 25) Befreiung von

Digitized by Google

den Baugeldern gewährt: «Nachdem die Zeitliche Brudermeistere mit Einnahm und außgab der Gelder, auch darüber führender Rechnung und sonsten viel zu thun haben, alß sollen dieselben, wegen sothaner, vielfaltigen Bemühungen uff allen und Jeden fallenden Brudertagen von dem beytrag Ihrer sonsten schuldigen Baucosten befreyet sein». — Fügt man noch hinzu, daß in Art. 26 jener Passus: «wie dann jetzo im anfang nicht alles so reiff und umbstandlich betrachtet werden kann» begreiflicherweise in Fortfall kam, so ist auch bis auf diesen letzten Strich in der neuen Ordnung ein einheitliches Bild gegeben, dessen Charakter auf der einen Seite von der wachsenden staatsomnipotenten Idee, auf der anderen Seite fast ausnahmslos in den engherzigen Einzelbestimmungen und -Abgrenzungen sich bestimmt zeigt. Die zentrale Tätigkeitssphäre der Bruderschaft hatte sich auf Kosten der dezentralisierten Lokalzünfte erweitert; Schiffer und Hümpler, die sich bisher mit am schroffsten bekämpft, wandten sich immer energischer im Verein gegen den im Entwickelungsgang ihnen auf den Fersen folgenden zweibördigen Nachenführer. Die Rechte der Privilegierten wurden teils erweitert, teils vermehrt, diejenigen der Nichtprivilegierten teils beschränkt, teils beseitigt.

In jene Zeit fortschreitender Zunftentartung geben die Brudertags-Protokolle einigen Einblick, die von den Jahren 1705—1725 (also zum Teil noch vor der Neuordnung) erhalten sind.[1] Der Brudertag wurde im Beisein des Landschreibers als Neckargrafen seitens des Schiffs- und des Mitbrudermeisters sowie der 6 Gerichtspersonen mit der Verlesung der Bruderschaftsordnung eröffnet, und dem Hehler ward die gleiche Strafe wie dem Schuldigen angedroht. Die Brudertags-Sitzungen erstreckten sich über mehrere Tage, so zwar, daß wenn möglich ein freier Tag dazwischen fiel. Bei der am 15., 16., 17. und 19. Januar 1705 tagenden Bruderschaftsversammlung wurde beschlossen, daß über den noch von 1605 her fixierten, mehrfach überschrittenen Numerus von 43 Personen nur ausnahmsweise hinausgegangen werden solle, etwa wenn einer an Stelle des Vaters eintrat oder eine Witwe heiratete. War die Zahl geschlossen, so ließ sich der die Aufnahme vergeblich Nachsuchende bei der Zunft vormerken, die dem Petenten bis zur nächsten Vakanz «die Vertröstung gab». Der Neuaufgenommene mußte neben 10 fl. Kaufgeld «Handtrew an eydesstatt geben»[2]. Den zweibördigen Nachenführern wurde, wie wir es wenige Jahre später in der neuen Ordnung ausgesprochen sahen, verboten, künftig Kriegsmaterialien oder Kaufmanns-

[1] General-Landesarchiv Karlsruhe. Ältere Zunftprotokolle sind zum großen Teil im 30jährigen Kriege abhanden gekommen.

[2] Siehe im Anhang die Eberbacher Eidesformeln.

Digitized by Google

güter als «Crahnwaaren, wein, frucht, Leder, Häute etc.» zu führen, dagegen wurde ihnen ungehauenes Holz erlaubt. Bei Betreten sollten sie, so wurde beschlossen, deshalb nicht nur zu gebührender Straf gezogen, sondern auch deren Nachen angehalten und sogar in Stücke zerhauen werden, eine Strafmaßnahme, die, schon mehr selbsthelfende Gewaltmaßregel, schärfer als jede Erläuterung die Zeitanschauung kennzeichnet, aus der sie entsprungen. Nachdem darüber Beschluß gefaßt worden war, künftig die Brudertage wieder alljährlich (was wohl in letzter Zeit außer Übung gekommen sein mochte) abzuhalten, erhoben sich diesmal, wie auch späterhin noch häufig, Klagen wegen schlecht honorierter Kriegsfrachten und Akkordierungen, sowie wegen gegenseitiger «Abspannung» von Geschäften und Personal, welch letzterer Übelstand in einem späteren Beschluß noch seinen formellen Niederschlag fand. Den Eberbachern wie den Hirschhornern wurde ein Verzeichnis über die ihnen zufallenden Beitragsquoten für den Neckarbau zugeschickt, während für diesen selbst beschlossen wurde, statt der bisher von den Schiffern ausgeübten unkontrolierten nur gelegentlichen Ausbesserungen in Zukunft einen einigermaßen geregelten Weg anzubahnen, indem bestimmt wurde, daß in Zukunft Neckarbauten nur in Gegenwart eines Schiffmannes und gegen Tagelohn von 40 Kr. auszuführen seien. Damit begann die Neckarkorrektion aus dem Zustand einer von den Zufällen persönlichen Gutbefindens abhängigen privatwirtschaftlichen Betriebsweise in die geregelte Verfassung eines beaufsichtigten regelmäßigen öffentlich-wirtschaftlichen Betriebes überzugehen. Als sich indes nach einigen Jahren auch diese Bestimmung noch nicht als ausreichend ergeben hatte, wurde auf dem Brudertage 1716 festgesetzt, daß die Neckarbauten, die häufig von den betreffenden Schiffern der einzelnen Orte auf eigene Faust übernommen wurden, fortan nur mit Wissen und Genehmigung des Brudermeisters ausgeführt und nur in diesem Falle auch honoriert wurden. Auch die Korrektion der Leinpfade wurde angeregt und besprochen. Ferner wurde auf diesem Brudertag bei der Rechnungsabhör ein besonderer Betrag bewilligt, «damit Ihnen ehe und bevor Sie von einander gehen ein trunk Wein gereicht werden möge». Den Neckarsteinacher zweibördigen Nachenführern, die sich von je von der Beitragsleistung drücken wollten, machte man, des alten Zwistes und langen Haderns müde, den Vorschlag, sie sollten von den Beiträgen befreit bleiben, wenn sie sich auf die Strecke Hirschhorn bis Heidelberg beschränken wollten, das bedeutete, wenn sie unter Beschränkung auf den Lokalverkehr auf die eigentliche Frachtschiffahrt und damit auf jede Weiterentwicklung Verzicht leisteten; die Neckarsteinacher waren nicht so einfältig, darauf einzugehen. Mit der Personalfrage beschäftigte sich ein von gesunden Anschauungen getragener Be-

Digitized by Google

schluß: «Nachdeme große Klagen vorkommen wie daß einer dem andern die Knechte abspanne und solches mehrenteils dahero entstünde, weilen die Knechte bishero in denen Würthshäußern uffgedungen worden, also hat mann beschlossen, daß hinfür bey 10 Gulden straff dergleichen in jenen Würthshäußern nicht geschehen sondern ein jeder seinen Knecht in seinem eignen Wohnhauß uffdingen solle».[1] Über die Wimpfener Mühle, die bis in unsere Tage als Schiffahrtshindernis fortbestanden hat, wurden auch damals Klagen erhoben, daß ihre zu hoch gebaute Mühlzeile nicht ohne Gefahr für die Schiffahrt sei. Bezüglich der fremden Schiffleute, welche sich des Neckars bedienen, beschloß man, daß sie fortan jährlich 4 fl. statt wie bisher 2 fl. von einem Schiff, die Hümpler aber nur 2 fl. zahlen sollen. Fügt man noch hinzu, daß auf dieser Tagung zum Schluß die Rechnung abgehört wurde, so ist damit ein typisches Bild gegeben von den mannigfachen Aufgaben eines Heidelberger Brudertages, der, wie gleichfalls beschlossen wurde, fortan statt nur alle zwei Jahre, alljährlich zusammentreten sollte. Im Jahre drauf (1706) wurde das Leggeld auf 30 Kr. per Schiffmann und 15 Kr. per Hümpler, der Neckarbaukostenbeitrag auf 6 fl. bezw. 3 fl. festgesetzt, auch wurde diesmal beschlossen, den bisher geübten Numerus von 43 auf 50 Schiffer auszudehnen, während gleichzeitig nochmals ausdrücklich betont wurde, daß «jeder Schiffer mit tauglichem Geschirr und nöthigen Pferden sich versehen müsse, damit gnädigste Herrschaft die behörigen Dienste geleistet werden mögen»; also auch damals noch völlige gutsherrliche Abhängigkeit auf der einen, allerdings auch Fürsorge auf der anderen Seite. Über die Zunftgerichtsbarkeit erfahren wir aus jener Brudertagsverhandlung, daß der Delinquent, wenn zur Strafvollstreckung kein Vermögen vorhanden war, bei Wasser und Brot eingesperrt wurde. Die Gerichtspersonen sollten bei Strafe über die Verhandlungen Stillschweigen beobachten, doch scheinen — wofür verschiedene Anzeichen sprechen — bisweilen rechte Plaudertaschen unter ihnen gewesen zu sein. Sie walteten ehrenhalber ihres Amtes und erst 1716 wurde beschlossen, daß ihnen Kommissionskosten als Entschädigungen von den streitenden Parteien zu zahlen seien. Die Neckarbaukosten waren so repartiert, daß von den Eberbacher und Hirschhorner Holzgewerbern und Flößern die eine Hälfte, die andere von den übrigen Schiffleuten etc. getragen wurden. Im Jahre 1712 erreichten übrigens die Holzgewerber, die von je behaupteten, daß ihnen die Neckarbauten nur hinderlich seien, daß sie nur noch zu den Kosten der im Wasser vorzunehmenden Bauten herangezogen wurden,

[1] Der Modus, die Dienstverträge im Wirtshaus abzuschließen, ist übrigens der auch heute noch meist angewandte.

[2] Hausrath.

Digitized by Google

nicht mehr zu denen des Leinpfades.[2] Wohl auf keinem Brudertag, so auch diesmal, fehlte es an Klagen, die auf der einen Seite im Konkurrenzneid, auf der anderen im unlauteren Wettbewerb (man spannte sich gegenseitig die Reisen ab) ihren Ursprung hatten, und denen durch die Bruderschaftsordnungen, wie wir gesehen, nach Kräften vorgebeugt wurde. Wenn ein Brudermeister nicht mehr in vollem Maße arbeitsfähig war, wurde ihm zur Unterstützung noch ein jüngerer Mann adjungiert (1716). Der Brudermeister des Jahres 1705 war, weil er sich in seine Geschäfte gut eingearbeitet hatte, entgegen der Gewohnheit einer nur einjährigen Amtsfunktion im Jahr 1706 auf ein weiteres Jahr und 1707 zum drittenmal gewählt worden. Mit dem Zunftmeister der Heidelberger Zunft scheint der Brudermeister nicht in Personalunion gestanden zu haben. So wurde 1707 dem Fischerzunftmeister (die Heidelberger Zunft führte damals den Namen noch nach den Fischern, nicht den Schiffern) bedeutet, daß Fischer außer Kalk, Steinen, Brennholz u. dergl. keine Güter führen dürfen, andernfalls sie bei 10 fl. Strafe zu gewärtigen hätten, daß ihnen der Nachen «zerhawen» werde, eine Maßnahme, die damals trotz oder gerade wegen ihrer häufigen Androhung doch wohl nur selten in Anwendung gekommen sein mag. Wie der Schiffer gegen den Hümpler, der Hümpler gegen den zweibördigen Nachenführer in Beeinträchtigungen und Anfeindungen sich nicht genug tun konnte, trug dieser den von oben erhaltenen Druck nach unten gegen den Fischer fort, weil er «Ihm sein Brod vor den mund weg nehmete, da er doch darum verschatzt» (1706). Auf dem Brudertag des Jahres 1704 war, wie wir es in der Ordnung von 1710 auch entsprechend bestätigt fanden, beschlossen worden, daß kein Schiffmann mehr als ein Hauptschiff sowie ein zweites Leichtschiff und einen Anker- oder Sprengnachen führen dürfe, der Hümpler zwei Humpel- und einen Ankernachen; diese Bestimmung wurde nun mehrfach übertreten, wovon in den nächsten Brudertagen kontinuierliche Klagen, daß einige Schiffleute zwei bis drei Schiffe auf dem Neckar führen, Zeugnis geben. Dieser Beschluß wurde übrigens auch zum Anlaß genommen, den Heilbronner Schiffer Gaab, über dessen frühere Behelligungen bereits die Rede war und dem inzwischen mehrfach, so 1692, dringend nahegelegt worden war[1], ins pfälzische Gebiet wieder zurückzusiedeln, nunmehr, da er hierzu in Ermangelung eines Rechtszwanges auch auf gütlichem Wege nicht veranlaßt werden konnte, durch geschäftliche Beschränkung dazu zu zwingen. Nach einer von ihm unterm 6. November 1705 dem Heilbronner Magistrat übergebenen Klageschrift[2] wollten die Pfälzer Schiffer, als Gaab sich den zweiten Nachen anschaffte, dieses unter dem Vorwand, daß er kein Pfälzer sei, nicht nur nicht zu-

[1] Städt. Archiv Heilbronn. — [2] Städt. Archiv Heilbronn; s. a. Zeller, S. 19.

Digitized by Google

geben, sondern sogar seinen Sohn von der Neckarschiffahrt ganz ausschließen. Erst auf Verwendung des Heilbronner Magistrats erhielten Vater und Sohn Gaab ihre alten, noch oft angefeindeten Rechte wieder. Auch gegen die Pfälzer bewahrte man eine ähnlich terroristische Exklusivität, und wer nicht zur Bruderschaft gehörte oder bei ihr nicht Aufnahme finden konnte, wurde auf den Rhein verwiesen, sich dort sein Stück Brot zu gewinnen; die Neckarschiffahrt sollte privativ in Händen der Bruderschaft verbleiben. Auf Sitte wurde im Gegensatz zu manch anderen Zunftverbänden, die in dieser erzieherischen Tätigkeit ihre ganze Kraft erschöpften, wenig und nur insoweit gesehen, daß allzu gottlose und ungebührliche Reden, die stets durch irgendeinen kollegialen Denunzianten zur Anzeige kamen, mit einer Geldstrafe belegt wurden (so u. a. 1707). Der Heidelberger Brudertag von 1708 wurde in der «allhiesigen Herberg zum Schiff», also diesmal aus unbekannten Gründen nicht in der Fischzunftstube abgehalten. Nach der Bruderschaftsordnung wurde die Kranenordnung verlesen, «damit sich niemand mit der Unwissenheit zu entschuldigen Ursach haben möge»; wer trotz der darin gegebenen Vorschriften am Lauer und nicht am Kranen auslade, war zu bestrafen. Der Stubenknecht, der beim Brudertag die Hausgeschäfte und Bedienung zu versehen und damit zu den Tagungen Zulaß hatte, mußte sich auch durch Handtreue verpflichten, «von dem so bey der Bruderschafft abgehandelt wird, nichts zu offenbahren». Auf dem Brudertage des Jahres 1709 wurde die alte, 1706 neu bestätigte Bruderschaftsordnung zwischen dem Neckargrafen, den Brudermeistern, den Gerichtspersonen (zu denen der Heidelberger Brückenhauptmann gehörte) und drei weiteren Schiffern neu durchberaten. Der hierbei fertig gestellte Entwurf sowie die definitive Neuordnung von 1710 wurde oben bereits eingehend besprochen. Von den Pforzheimer Brennholzflößern erfahren wir in jenem Jahre, daß sie sich energisch weigerten, sich, wie es von ihnen verlangt wurde, der Bruderschaftsordnung zu unterwerfen; ebenso die Neckarsteinacher, die früher nur Brennholz und keine Kaufmannsgüter geführt hatten, allmählich aber nach diesem fetteren Bissen Appetit bekamen, aber wenig Lust verspürten, sich jener Unmenge von Zunftplackereien und -Anforderungen zu fügen. Von letzteren war nicht am wenigsten für die neueintretenden Mitglieder die Verpflichtung beschwerlich, Kautionen bezw. Bürgen zu stellen, aus denen eventuell die Verlader der Waren befriedigt werden sollten. — Nunmehr «folgen auf diesem Brudertag die Klagden und derjenigen Bestrafungen welche gefrevelt haben». Neben den übrigens recht häufigen Klagen wegen gegenseitiger «Haberentwendung» finden wir in diesen Jahren solche, aus denen hervorgeht, daß, wer sich nicht in die Bruderschaft eintrug und als Schiffmann in der Kurpfalz häuslich

Digitized by Google

niederließ, als «Vagand» betrachtet und jede Handels- oder Fahrtgemeinschaft eines anderen Schiffers mit ihm bestraft wurde. Untereinander in kontinuierlichen erbitterten Differenzen wandten sie sich mit einer Solidarität, deren bester Kitt der Geschäftsneid war, geschlossen gegen jeden fremden Eindringling. Mit zäher Geduld kommt man, nachdem die Beschränkung auf ein Schiff nicht geglückt war, auf den oben erwähnten Heilbronner Schiffer nunmehr wieder zurück, der in seiner Exterritorialität der Bruderschaft wie der pfälzischen Regierung in gleichem Maße ein Dorn im Auge war. Nachdem er bisher auf mehrfache Verbote hin immer noch die Erlaubnis erwirkt hatte, während der damaligen Kriegszeiten (ab 1688—1697) in Heilbronn verbleiben zu dürfen, wurde ihm vom 1709er Brudertag aufgetragen, daß er «seine station ändern und sein domicilium (zu dem ende Ihme annoch ein halb Jahr verstattet wurde) in die churfürstliche Pfalz transferieren solle».[1]

Die Klagen über das Eingreifen der Hümpler in das Frankfurter Meßgeschäft 14 Tage vor, während und 14 Tage nach der Messe gewannen in dem erwähnten Ordnungsentwurf, wie wir gesehen haben, bereits Gestalt. — Bezüglich der Brudermeisterwahl, die den Gerichtspersonen zustand, wurde schließlich auf diesem Brudertage noch beschlossen, daß der eine Brudermeister immer für das folgende Jahr im Amt bleiben sollte, wohl um eine gewisse Garantie für die Kontinuität der leitenden Tendenzen zu schaffen. «Womit sich der Brudertag geendiget.» — Im Herbst 1710 war die neue Bruderschaftsordnung von der gnädigsten Herrschaft konfirmiert worden. Die darin den Schiffleuten ausdrücklich vorbehaltene Frankfurter Meßfahrt wurde, wie das Brudertags-Protokoll von 1711 ergibt, in der bestimmten, bisher allerdings nur gewohnheitsmäßigen Umgangsordnung, freilich nicht immer eingehalten. In ähnlicher Weise hatten auch die Zunft-Hümpler ihre geschlossene Ordinarifahrt, und wem etwa ausnahmsweise die Erlaubnis zur Anschaffung eines Humpelnachens gegeben worden war, so durfte dieser Outsider an der Ordinarifahrt nicht teilnehmen und war auf andere Frachten z. B. Holz nach Heilbronn etc. beschränkt. — Da die Brudertage selbst mehrere Tage, die Hin- und Herreisen sicher nicht weniger beanspruchten, hielten bei dem damit verbundenen Zeit- und

[1] 1720 finden wir dann Gaab von Mosbach mitaufgefordert zum Akkord für die zum Schloßbau in der neuen Mannheimer Residenz erforderlichen Wassersteine. Die Gaabs übten dann ihr Schiffahrtsrecht, nachdem die Söhne 1750 in die Bruderschaft aufgenommen waren, noch unter mancherlei Anfeindungen bis 1796 aus, in welchem Jahre der letzte Heilbronner Schiffer gleich seinem 1762 bei Oppenheim ertrunkenen Vater, dessen Witwe der Rang belassen worden war, seinen Tod im Wasser fand. (General-Landesarchiv Karlsruhe; s. a. Zeller, S. 20.)

Digitized by Google

Geldaufwand diejenigen, deren Interessen erst in zweiter, zum Teil in negativer Hinsicht dort ihre Vertretung fanden, naturgemäß sich den Brudertagen vielfach fern, und so wurde denn auch, wohl lediglich in Formulierung bereits tatsächlicher Verhältnisse, im Jahre 1712 bestimmt, daß künftighin von jedem Ort nur zwei Vertreter derselben zu erscheinen brauchten, die aber die Beiträge ihrer Kollegen mitzubringen hätten. Der in der neuen Ordnung von 1710 auf 50 erhöhte Numerus hatte sich bereits inzwischen als zu knapp bemessen erwiesen; die Folge war, daß von verschiedenen der Versuch gemacht wurde, das zünftlerische Monopol zu sprengen und unabhängig von der Bruderschaft das Schiffahrtsgewerbe zu betreiben, so daß man sich, ohne indes diesen allzu kühnen Frevlern ihre Strafe zu schenken, zu einer weiteren Ausdehnung des Numerus verstehen mußte. Das Zunftprotokoll von 1712 sagt darüber: «Nach dem Vorkommen wie das ohngeachtet bey fünfzig Gulden Straf verbotten worden, daß keiner welcher nicht würcklich in die Bruderschaft uffgenommen ist, uff dem Necker fahren solle, solchem gleichwohl nicht nachgelebt worden und dann verschiedene sich finden, welche sich nicht allein würcklich Schiffe angeschafft sondern auch bereitts einige Jahre gefahren; alß ist zu Abschneidung aller ferneren Verdrüßlichkeit und überlauffens geschlossen worden, daß der numerus der Schiffleuthen bey gegenwerthiger noch wehrender Kriegszeit zu extendiren und uff sechstzig Persohnen zu setzen, demnechst hiernachgemelte Persohnen, wie wohlen uff ratification Einer hochlöbl. Regierung über die bereits bey der Bruderschafft befindliche annoch an Zunahme seien: wobey aber resolviret worden, daß ein Jeder von denenselben, welche wieder das Verbott gefahren, in eine Straf von 30 Gulden verfallen seien und solche innerhalb einem viertel Jahr erlegen, auch anbey die gewöhnliche Caution von 200 Gulden und zwahr ebenfalls innerhalb einer viertel Jahrszeit leisten und sonsten sogleich die übrige prestanda prestiren sollte». Rechtlich war somit der Numerus von 43 im Jahre 1706 auf 60 im Jahre 1712, also um reichlich ein Drittel erweitert, tatsächlich mag er sich bei der großen Anzahl der bisherigen Nebenfahrer wenig geändert haben. — Für die Kosten des Betriebes, der zu Tal «frei auf sich selbst», d. h. mit der Tragkraft des fließenden Wassers, zu Berg durch Pferdezug erfolgte, war es für den Schiffer natürlich nicht unwesentlich, daß er sein eigenes Geschirr mit Kummet und Strängen führen und, wie gleichfalls die Bruderschaftsordnung ursprünglich zugleich zum Zweck der feudalen Frondienste bestimmte, sich auch eigene Pferde anschaffen mußte. Da dies immerhin mit einem nicht unerheblichen Kapitalaufwand verbunden war, außerdem bei der relativ seltenen Inanspruchnahme zu Schiffahrtszwecken und den uneinträg-

Digitized by Google

lichen Frongespannen, sich nur bei eigenem Landwirtschaftsbetrieb durch Verwendung der Pferde zur Feld-etc.-Arbeit rentieren konnte, suchten sich die weniger vermögenden Schiffer wenn irgend möglich mit Leihpferden auszuhelfen, die, beiläufig bemerkt, damals für die Strecke Heidelberg-Mannheim 1 fl. 30 Kr. kosteten. Natürlich waren solche Umgehungen wieder den Vermögenderen ein willkommener Anlaß, die wirtschaftlich weniger günstig Situierten durch Anzeige und darauf erfolgendes Einschreiten auf dem Brudertag wenn möglich vom Schifffahrtsbetrieb ganz zu verdrängen, zum mindesten aber ihre eigene größere Leistungsfähigkeit in Gespanndiensten etc. der Regierung bei jeder Gelegenheit vorzurücken. — Die in der Bruderschaftsordnung Art. 7 vorgesehene, s. Zt. im Gutachten als dringend erforderlich bezeichnete Regelung einer festen Frachttaxe, sowie der bereits erwähnten Umgangsordnung im Fahren war im Jahre 1712 wohl veranlaßt worden, mußte aber lange Jahre hindurch der kurfürstlichen Ratifikation entbehren, da man sich hier aus allgemein merkantilen Rücksichten wohl nur schwer entschließen mochte, den Frachtvertrag der freien Vereinbarung zu entziehen und einem, veränderten Umständen nicht anpassungsfähigen, Frachtregulativ zu überlassen. — Die Krämerwaren von Heidelberg wurden nach den Jahrmärkten von Mannheim, Neckargemünd, Neckarsteinach, Hirschhorn und Eberbach und den anderen Marktorten von einer bestimmten Zahl von Heidelberger Hümplern abwechselnd gefahren und dies durch einen Vergleich unter ihnen geregelt. — Von den in Mannheim wohnhaften Schiffern, die 1702 ihre Schifferzunftsordnung aufgerichtet hatten, erfahren wir aus dem gleichen Zunftprotokoll von 1716, daß ihnen die Fahrt auf dem Neckar nur bei jedesmaliger Entrichtung von 2 fl. pro Fahrt als Beitrag zu den Neckarbaukosten gestattet war, nur ausnahmsweise wurden sie in die Bruderschaft aufgenommen. — Die beruflichen Beziehungen der Fischer zu den Schiffern und Zünftlern gehen aus einem von der Heidelberger an die Mainzer Zunft unterm 21. April 1716 gerichteten Schreiben[1] hervor, daß in seinem objektiven Ton in auffallendem Gegensatz zu dem gehässigen Hadern in der Wirklichkeit steht. Die Veranlassung geht aus dem Inhalt dieses Gutachtens hervor, das an dieser Stelle folgt: «Wohl Ehrsame Sonders Liebe Herrn und Freunde. Ab dem unterm 17. dieseß an unß abgelassenem haben wir mehren Inhalts ersehen, waßmassen zwischen denen Selben und denen dasigen Fischern Einige mißverständnisse entstanden, Indeme diese sich unterfangen allerhand Schiffahrten uf dem Rhein uf und abwarths Zu nicht geringem

[1] Im Mainzer Stadtarchiv, Schiffahrtsakten (erwähnt von Eckert: Mainzer Schiffergewerbe).

Digitized by Google

Nachtheil der Stewer Zunfft anzurichten und dahero die Herren zu wissen verlangen wie es wegen der an dem Neckerstrohm wohnenden Fischeren gehalten würde, und ob in Specie denen allhiessigen Fischeren Erlaubt seye Persohnen Bagage und Kauffmannsgüther uf dem Necker uf und abzuführen. Wann nuhn denen allhiesigen so wenig alß denen übrigen an dem Neckerstrohm wohnenden Fischeren Erlaubt Persohnen Bagage und Kauffmannsgüther uf dem Necker weder uf noch abwarths zu führen sondern dieselbe Einig und allein gehalten ihrem Fischen abzuwarten, so daß ihnen Verbotten einig gewerb mit Schifffahrt, uf dem Necker zu treiben, alß haben wir nicht Ermangeln wollen denen Herrn in ihrem beschehenen ansuchen zu willfahren und so wohl der allhiesige alß übrigen an dem Necker Strohm wohnenden Fischeren Gerechtsame uf dem Neckerstrohm, welche wie gemeldet, einig und allein in dem blosen Fischen bestehet, nachrichtlich zu Communiciren, die wir im übrig zu Erweisung aller angenehmen Dienstgefälligkeiten stetts verpleiben unsere sonders Lieben Herrn und Freunden Dienstwillige die dermahlen Verordnete Brudermeister der Schiffleuthe Zunfft an dem Neckerthal Philipp Lorentz Mayer, Peter Schreck. Heidelberg, den 17. April 1718. (L. S.)»

Seit Beginn des 18. Jahrhunderts sieht man in der Lage der Neckarschiffahrt eine allgemeine Besserung, die natürlich im Zusammenhang mit der wachsenden landesherrlichen Fürsorge sich zunächst in der Bestellung regelmäßiger Verbindungen und Betonung verkehrswirtschaftlicher Prinzipien ausdrückt. Es ist die Periode jener merkantilistisch-bevormundenden Verkehrspolitik, die, getragen von der gesunden Idee, daß ein wachsender Handel geordnete Verkehrseinrichtungen zur notwendigen Voraussetzung habe, bald mit Verordnungen und privilegierten Institutionen das ganze Verkehrswesen unter obrigkeitliche Leitung und Fürsorge bringen wollte. Und während in jenen Jahren (1710—1715) die Verhandlungen wegen der neueinzuführenden Umgangsordnung nach Frankfurt und den anderen Orten sich zwischen den Schiffern, die zum weitaus größten Teil diese Regelung herbeisehnten, einerseits und andererseits der Regierung, die noch ihre oben motivierten Bedenken gegen eine Bestätigung hatte, hinzogen, während auch von den Hümplern bereits der Betrieb in die geregelte Form eines alternierenden Turnus eingeleitet war, hatte Kurfürst Johann Wilhelm inzwischen im Jahre 1712 das erste regelmäßig verkehrende Marktschiff errichtet, das für die Verkehrsverhältnisse wohl eine fördernde Besserung, für die Schiffer indes eine neue aus ihrer Mitte heraus sich entwickelnde Konkurrenz bedeutete. — Gegen diese als neuen Feind gingen auch alsbald die in solchen Fällen, wenn es gegen gemeinsame Gegner

Digitized by Google

galt, solidarisch fühlenden Schiffer, Hümpler und Nachenführer geschlossen vor, mit den kleinen, darum nicht weniger wirksamen Waffen fortlaufender Klagen und Beschwerden bei der Obrigkeit. Schon von 1714 an entstanden Differenzen, die sich Jahrzehnte lang fortsetzten, zwischen den Marktschiffern untereinander, hauptsächlich aber mit den Schiffern und Hümplern. Durften doch die Schiffleute und Hümpler etc. bei Ankunft eines Marktschiffes, ehe und bevor dasselbe wieder abgefahren, nichts einladen und nur dann ungehindert ihre Reise antreten, falls sie ihre volle Ladung bei Ankunft des Marktschiffes schon im Schiff hatten. Diese immerhin etwas einseitige, wenn auch leicht erklärliche Bevorzugung des Marktschiffes suchte man dadurch wieder einigermaßen auszugleichen, daß den Marktschiffern bei Strafe verboten wurde, neben dem Marktschiff etwa noch einen Hümpelnachen zu führen. Dadurch wurde von vornherein die Frequenz desselben in gewissen räumlich bedingten Schranken gehalten, und diese bildeten andererseits gleichzeitig eine Schutzwehr gegen eine allzugroße auf Kosten der übrigen Schiffleute ausgedehnte Überhandnahme. Beide Bestimmungen wurden natürlich in ihrer Durchführung mit von Konkurrenzneid geschärften Augen beobachtet und waren Quellen neuer Übertretungen und der diesen pünktlich nachfolgenden Denunziationen. Andererseits wurden aber auch von den Benutzern der neuen Verkehrsanstalt fortlaufend Klagen über die Marktschiffer laut, wogegen seitens des Neckargrafenamts durch zahlreiche Neubestimmungen für die Bequemlichkeit und Zuverlässigkeit dieses ersten regelmäßigen Verkehrsinstitutes auf dem Neckar Sorge getragen wurde. So sind in den nächsten Jahrzehnten die Akten[1] erfüllt von Differenzen, Streitigkeiten, Verordnungen und Beschlüssen, die allesamt die neuen Marktschiffe zum Gegenstand ihrer reglementierenden Staatsfürsorge haben, aber doch in diese ungewohnte und immerhin komplizierte Materie keine rechte Ordnung zu bringen wußten. Nach der im Anhang folgenden Taxordnung für das Marktschiff vom Jahre 1716 erfolgte die Abfahrt dieser für Reisende und Waren bestimmten Postschiffe, die zwischen Heilbronn—Heidelberg und Heidelberg—Mainz—Frankfurt verkehrten, wöchentlich zweimal. — Und während hier weitere Veränderungen und Neuerungen in ununterbrochener Folge stattfanden, hatte man gleichzeitig oberhalb Heilbronns ähnliche Einrichtungen getroffen.

Hier war nämlich inzwischen das alte Lieblingsprojekt der württembergischen Fürsten, den Neckar oberhalb Heilbronns schiffbar zu machen und damit einen direkten Verkehrsweg vom Rhein und weiterhin von

[1] General-Landesarchiv Karlsruhe.

Digitized by Google

der See zu ihrer Residenzstadt Stuttgart zu gewinnen, aus über hundertjährigem Schlaf unter der Regierung Herzog Eberhard Ludwigs neu erwacht und hatte diesmal dank dem energischen Treiben des damaligen Kammerpräsidenten Wilhelm Heinrich von Tessin auch greifbare Gestalt gewonnen. Nach mehrjährigen Beratungen wurde im Jahre 1713 die Fahrstraße von Berg (bei Cannstatt—Stuttgart) bis Heilbronn hergestellt, im nämlichen Jahre noch «die Schiffahrt zu Cannstadt mit vielen Solennitäten eingerichtet» und eine Schifferinnung errichtet, auf die noch einzugehen sein wird. Eine weitere Ausdehnung der Schiffbarmachung bis Köngen scheiterte an dem Widerstand der Reichsstadt Eßlingen[1], durch deren Gebiet der Neckar eine Strecke weit floß, und die sich nach ihrem Schreiben vom 19. Februar 1714 zu einer Teilnahme teils wegen der Kosten, teils weil sie für ihre Mühlen, Brücken und die dem Neckar nächst gelegenen Güter fürchtete, nicht verstehen wollte. Sie erwirkte gegenüber dem Drängen des Herzogs ein kaiserliches Mandat vom 24. Juni 1714, das dem Herzog bei Ausführung seines Planes Tätlichkeiten und Eingriffe in die Rechte der Stadt verbot. Nicht bessere Erfahrungen machte der Herzog auch in der Reichsstadt Heilbronn, die von je einer Öffnung des Neckars widerstrebt hatte und nun gleich Eßlingen für ihre stadtwirtschaftliche Abgeschlossenheit, in der sie das Zeichen ihrer reichsstädtischen Selbstherrlichkeit erblickte, durch eine Verbindung mit anderen Wirtschaftsgebieten nicht weniger fürchtete als für ihre Spedition und eine eventl. Schmälerung der städtischen Einkünfte durch den Wegfall des Kran-, Lade-, Weg- und Brückengeldes. Gestützt auf die alten, früher angeführten Privilegien sowie ein neuerliches Mandat des Kaisers vom 27. Juni 1714, verweigerte der Rat der Stadt entschieden die Öffnung des Flusses, mit der Motivierung, daß eine solche durch Eisgänge und Überschwemmungen, wie andererseits durch Störung der Mühlwerke der Stadt nur Schaden und Nachteil bringen könne. Der Herzog versprach sich seinerseits von einer kaiserlichen Privilegierung zur Benutzung der sein Land durchfließenden Gewässer nur wenig und ließ es sich schriftlich wie vornehmlich durch Absendung einer Spezialkommission unter Tessin «äußerst angelegen sein, sie nicht nur unter Demonstration des Rechtspunktes, sondern auch der Possibilität dafür zu disponieren», mit dem schließlichen Halberfolge eines Interimsvergleiches vom 5. Juni 1715 auf sechs Jahre «bis zum endlichen rechtlichen Austrag der Sache». Den württembergischen Schiffern wurde gestattet, bis in das Heilbronner Stadtgebiet zu fahren, dort unterhalb der Brücke Personen und Waren

[1] Württemb. Jahrbücher, Pfaff.

Digitized by Google

ein- und auszuladen, von wo aus dann der Weitertransport zu Lande oder durch Überladung in ein anderes Schiff erfolgen sollte. Für eine Abgabe von $2^1/_2$ Kr. per Zentner, die an Stelle des Brücken und Weggeldes trat, verpflichtete sich die Stadt den Leinpfad, sowie Ein- und Ausladeplätze instand zu setzen und zu erhalten. Der Herzog erlaubte für jetzt, da die Schiffahrt erst ihren Anfang genommen, einem Heilbronner Schiffer den Neckar hinauf zu fahren; dagegen behielt die Stadt die Territorialgerechtigkeit über alle in ihr Gebiet kommenden Schiffe. — Es entwickelte sich bald ein lebhafter Verkehr, der in gleichem Maße für das Vorliegen eines Verkehrsbedürfnisses wie für die Möglichkeit einer Verkehrshebung sprach. Es wurde ein Marktschiff eingerichtet, das wöchentlich zwischen Cannstatt und Heilbronn verkehrte, ihm gesellte sich 1716 ein zweites und auch mit Ludwigsburg war 1714 eine tägliche Schiffsverbindung eingerichtet worden. Unterm 16. Februar 1714 hatte Eberhard Ludwig zugleich mit einem Reskript[1] an den Vogt zu Besigheim, «weil jetzt nicht nur der Neckar, sondern theilweise auch die Enz zur Schiffahrt zu gebrauchen sey», eine Schiffer- sowie eine Wasserzollordnung für Enz und Neckar erlassen, und während jene nicht vorliegt, ersieht man aus dieser eine vom merkantilistischen Geist der Zeit erfüllte Exportmaßregel, die für die Ausfuhr des Neckarweins eine Ermäßigung einführte, indem Wein, wenn er zu Wasser außer Landes geführt wurde, statt 42 Kr. nur 30 Kr. Zoll zu zahlen hatte, wogegen man ausländische Weine von dem Konsum im Inland nach Kräften aussperrte. — In einem Spezialreskript vom 22. Juli 1717 verfügte dann Eberhard Ludwig eine Kombination der Cannstatter Fischer- mit der Schifferzunft, welch letztere nach Cannstatt transferiert werden sollte, wo die Fischerzunft im Wirtshaus zum Löwen ihren Sitz hatte. Diese Kombination wurde nun auch beschlossen, aber, da sich beide Parteien gegen eine Vereinigung sperrten, noch nicht vollzogen und vorerst nur ein gemeinsamer Zunfttag anberaumt. Unterm 6. Juli 1719 wurde dann erst die «neue Schiffer- und Fischerordnung» erlassen, durch welche, nachdem nunmehr der Neckar von Cannstatt bis Heilbronn und die Enz bis Vaihingen schiffbar gemacht, Schiffer und Fischer definitiv vereinigt wurden; wie es in der vorliegenden[2], im Anhang teilweise folgenden Ordnung hieß, damit die Fischer in Zukunft die Schiffahrt erlernen und diese von einheimischen versehen werde, und damit nicht fremde Schiffer das Handwerk betreiben; man wollte damit wohl einem Mangel an tüchtigen Schiffern vorbeugen oder abhelfen, der sich bei Eröffnung der neuen Strecke merkbar gemacht und

[1] Ständisches Archiv Stuttgart, Hartmannsche Reskriptensammlung.
[2] Ständisches Archiv Stuttgart.

Digitized by Google

der damit die Gefahr ergeben haben mochte, daß die Segnungen dieser Verkehrsentwickelung nicht so sehr den Landeskindern, als etwa den pfälzischen Schiffern zu Gute kamen. Der betreffende Zunftartikel lautet: «Damit die Fischere nach und nach die Schiffahrt erlernen mithin dieselbe hiernächst von lauter einheimischen Unterthanen und nicht immer mit fremden außer Lands anhero gekommenen Personen versehen, die Schiffahrt auch durch die eingesessene und mit Gütern versehene unter genugsamer Caution desto sicherer gestellt werden möge». Im Einklang damit steht auch die Bedingung, «daß keiner von ihnen Schiffern anderwärts sondern allein in unserem Hertzogthume zünfftig sein solle». Die Zunft hatte eine Hauptlade zu Cannstatt, sowie vier Partikularladen in Ludwigsburg, Göppingen, Tübingen und Nagoldt, an deren Spitze «2 unter der Direktion der Vogten von denen Meistern erwählte Kerzen- und Beysitzmeistern» standen. Der Hauptlade und damit der gesamten Zunft stand als Oberbrudermeister der jeweilige Vogt zu Cannstatt vor, als erster Kerzenmeister der jedesmalige fürstliche Seemeister, als dessen Stellvertreter der jedesmalige Hoffischer, ferner als Brudermeister ein Cannstatter Schiffer, als zweiter Kerzenmeister der Schultheiß zu Hessigheim und als Beisitzmeister einer von Mühlhausen a. N. «Die General-Zusammenkunfft solle bei Haupt-Lade alle drei Jahr und zwar wegen des Schifferstechens auf den Tag nach Petri und Pauli, die Particular-Zusammenkünffte hingegen, wann es die Nothwendigkeit erfordert angestellt werden.» An Kaution mußte der, «so einen zweybördigen Nachen führt 50 Gulden, der so einen Spreng-Nachen 100 Gulden und der so einen Humpel- oder Leicht-Nachen hat, 200 Gulden» hinterlegen; ferner mußte der Zünftige «auch 3 Jahr in der Lehr und 2 bis 3 Jahr die Knechts-Diensten bestanden haben». Eingehend geregelt wurden auch die Beziehungen zu den Wassermühlen, die ja bis in unsere Tage ihre einschneidende Bedeutung für die Schiffahrt auf jener Strecke hatten. — Bei dieser gegen die alte wenig veränderten neuen Schifferordnung ist das eine hoheitliche Regal noch von Interesse: «Dreyzehends sollen die Schiffere diejenigen Brieffe so inn- und aus unserer fürstl. Cantzley gehen wie auch diejenigen Brieffe so an unsere fürstl. Räthe gerichtet seyen ohne Entgelt auffnehmen und wohl bestellen». Im ganzen knüpft diese Ordnung augenscheinlich wohl an ältere Zunftverfassungsformen an als die hier erwähnten auf dem unteren Neckar. In einem Reskript vom 8. September 1719[1] wurde ein zweiter gemeinsamer Brudertag in Cannstatt auf den 26. Oktober des Jahres anberaumt, zu dem jeder Zünftige sein Einstandsgeld mit 1 fl. 30 Kr., sowie eine halbjährige Rate des 12 Kr.

[1] Ständisches Archiv Stuttgart.

Digitized by Google

pro Jahr betragenden Leggeldes mit 6 Kr., im ganzen 1 fl. 36 Kr. mitzubringen hatte. Der Schiffertag wurde in Gegenwart der fürstlichen Navigations-Deputation, die sich um das Zustandekommen der neuen Schiffahrtstrecke erfolgreich bemüht hatte, abgehalten. Nur die Fischer, die sich als das ältere konservative Element fühlten, wehrten sich noch immer gegen die Zunftgemeinschaft mit diesen Neulingen von Schiffern ohne Zunfttraditionen und -Ahnen. — — Diese Schiffahrt auf dem mittleren Neckar war indes nur von kurzer Blüte. «Wahrscheinlich war schon von vornherein an der Vertiefung und Säuberung des Stromes und an den notwendigen Schleusen, Häfen etc., sowie an der späteren Unterhaltung der Wasserstraße zu sehr gespart worden, so daß sie schon nach einigen Jahren nicht mehr recht praktikabel war.»[1] Die Fahrten der Marktschiffe hörten nach wenigen Jahren wieder auf und der Verkehr stand endlich ganz still. — Ende der 20er Jahre hatte man dann einen Versuch gemacht, durch Frachtenregulierung den Verkehr wieder zu heben. Vor allem waren es die Cannstätter Spediteure und Kaufleute, denen naturgemäß daran gelegen sein mußte, die Wasserstraße nicht ganz veröden zu lassen, sie gaben im Jahre 1727 folgende (abkürzungsweise wiedergegebene) Taxe[2] heraus: «Es wird hiermit jeder männiglen auch allen Kauf- und Handelsleuten wissens gemacht, daß die Cannstadter Schiffleute, welche von da bis Heilbronn und von Heilbronn wieder bis Cannstadt mit ihren Schiffen faren, von jedem Centner Gut wie hierunten specifirte Fracht Taxa ausweist als namlichen was fein mittel und schlechte Fracht seien und was ihnen von jedem Centner gezahlt werde. Feine Fracht à 32 Kr. (z. B. Ingwer, Zimmet, Honig, Tabak, Fischbein, Fischthran, Baumöl, Indigo). Mittel à 26 Kr. (z. B. Leinöl, Stockfisch, Farbholz in Ballen, Anis, Fencheln, Käse, Bücher, Papier). Schlecht à 20 Kr. (z. B. Erz, Blei, Schrot, Zinn, Schmalz, Unschlitt, Häringe, Krapp, Vitriol). Von Cannstadt aus zu Thal bis Heilbronn giebt eine Person zu Schiff Fracht, wenn er auch ein Reißkoffer von 25 Pfund hat 30 Kr. Ein Centner Guth wo er im Würtembergischen außer Land verzollt ist, giebt bis Heilbronn 20 Kr., bis Frankfurt aber 1 Gulden, ein Eimer Wein bis Heilbronn 2 Gulden, bis Frankfurt aber an Crahnen geliefert 7 Gulden 30 Kr. Ein Reißfaß von 8 à 9 Centner ingleichen wie ein Eimer Wein. Wer sich nun dieser Gelegenheit bedienen will, kann sich bei Herrn Johann Jacob Krimmeln Schifffactor und Handelsmann in Cannstadt anmelden.» Gleichwohl scheint der Verkehr nicht recht in Schwung gekommen zu sein, darauf lassen die rührigen Anstrengungen

[1] Huber, S. 2.

[2] Ständisches Archiv Stuttgart, Hartmannsche Reskriptensammlung.

Digitized by Google

Karl Friedrichs schließen, der als sorgender Vormund für den unmündigen Karl Eugen, um den Verkehr von der Rhein-Mainroute auf den Neckar abzulenken, mit Aufwendung großer Kosten angefangen hatte, die Schiffbarmachung des Neckars zur Vollendung zu bringen, und zunächst den Leinpfad instand zu setzen sich bemühte. Nachdem inzwischen übrigens auch in der Cannstatter Neckarschifferzunft, wie sie sich selbst nannte, eine Umgangs-Ordnung zustande gekommen und unterm 1. September 1739 die den bescheidenen Umfang der «oberländischen» Neckarschiffahrt kennzeichnende Bestimmung ergangen war, daß die Rangschiffer schon mit einer Ladung von 50 Ztr. abfahren mußten[1], erließ der Herzog unterm 20. September 1740 einen offenen Brief[2], in dem er darauf hinweist, daß der Leinpfad in unverbesserlichem Zustand sei, zugleich wird dem «Publikum apertur gethan, daß fortan unter Gewährung sicheren Geleits die Schiffahrt wieder in Schwung gebracht werden solle, auf daß man sich dieser von Gott verliehenen stattlichen Gelegenheit und Beneficirung der Natur selbsten Reichs-Constitutionsmäßig frei und ungehindert bedienen möge». Und wie auf ihn auch die Errichtung der erwähnten Rangfahrt zurückzuführen sein wird, ließ dieser um das Wohl des ihm überantworteten Landes treubesorgte Fürst im Jahr 1743 zu Cannstatt einen Kranen erbauen, errichtete gleichzeitig eine Schiffsfaktorei und überließ auch kurz darauf der Stadt die Kranen-, Wag- und Lagerhaus-Gefälle, wofür sie die Verpflichtung übernahm, den Kranen und die anderen Gebäulichkeiten in gutem Stand zu erhalten; allein der Verkehr wollte sich nicht heben und die Stadt hatte mehr Kosten als Gewinn davon.[3]

Weniger einfach und rasch als hier bei diesem sich so nach wenigen Jahren selbst regulierenden Verhältnis zur oberen Neckarschiffahrt ging die Gestaltung der Beziehungen der pfälzischen Neckarbruderschaft zu den anderen nicht kurpfälzischen Schiffern von Neckarsteinach vor sich. Hier war das Geschlecht der Landschaden ausgestorben und die Freiherren von Metternich waren im Besitz von Neckarsteinach gefolgt. Die mehrfache, eigentlich nie ganz aufgehobene Differenz der kurpfälzischen Bruderschaft mit den dortigen Nachenführern, die sich zähe weigerten, sich den Bruderschaftsanordnungen zu beugen, wurde schon erwähnt. Die Metternichs standen, obwohl selbst kurpfälzische Beamte[4], als mainzische Lehensträger von vornherein zu Kurpfalz in einem latenten Gegensatz; überdies mußten sie mit wachsender Besorgnis um ihre territoriale Selbstherrlichkeit das zielbewußte Fortschreiten der Pfalz auf der verkehrspolitischen Bahn betrachten und sich rings vom wachsenden pfäl-

[1] Städtisches Archiv Heilbronn. — [2] Ständisches Archiv Stuttgart.
[3] Pfaff, S. 136. — [4] Hausrath.

Digitized by Google

zischen Interesseneinfluß umgeben sehen. Sie hätten nicht eine partikularistische süddeutsche Kleinherrschaft ihrer Zeit sein dürfen, hätten sie nicht jede Gelegenheit — und da sich größere seltener boten, mit Vorzug kleinere und kleinliche — zu einer Manifestierung ihrer kurpfälzischen Unabhängigkeit benutzt. Und dieses Bestreben veranlaßte sie, ihren Wasserleuten gegen kurpfälzische Ambitionen der Bruderchaft nach Möglichkeit das Rückgrat zu steifen. Deren mehr defensives Betreiben, auf der andern Seite das aggressive, immer greifbarere Gestalt annehmende Bestreben der pfälzischen Bruderschaft nach einem Schifffahrtsmonopol für den Neckar in gewerblicher und politischer Hinsicht führte schließlich unterm 14. März 1719 zu einem Vergleich[1] der Neckarsteinacher ein- und zweibördigen Nachenführer mit der kurpfälzischen Neckarbruderschaft, in dem sich die Neckarsteinacher durch einmalige Zahlung von 200 fl. für die Beiträge zu den Neckarbaukosten abfinden wollten, wogegen ihnen fortan unverwehrt bleiben sollte, Brenn- und Wingertsholz vom Neckar bis in den Rhein bis Worms und Speyer zu führen, ebenso die für die Neckarsteinacher Bürger und Metternichsche Untertanen bestimmten Kaufmannsgüter, diese ohne in Heidelberg anhalten zu müssen; dagegen war es ihnen verboten, für andere Orte Frachtschifferei zu treiben, wie sie dementsprechend auch keine Schiffe oder Humpelnachen führen durften. Dieser Vergleich, der wohl beide Teile nicht befriedigen mochte, noch weniger die hinter diesen stehenden Herrschaften, wurde indes bald wieder von der Neckarbruderschaft anulliert und es kam am 2. Juni 1722 zu einem neuen Vergleich[1], der gegen einen Pauschalbetrag von 300 fl. für den oben genannten Zweck, den Neckarsteinachern den Transport von Wein, Heu, Stroh, Hafer, Früchten, Brenn- und Wingertsholz, Baumaterialien, Kohlen, Personen und Bagage auch wieder nur für dortige Bürger gestattete, indes nicht längere Lebensdauer hatte als sein Vorgänger. Bereits unterm 3. Juli 1723 wurde er durch einen neuen, nunmehr definitiven Vergleich ersetzt, der am 24. Mai 1724 von der kurpfälzischen Regierung ratifiziert wurde. Dieser Vergleich[2], der sich in den Hauptpunkten mit den früheren deckt und 1731 von einem alle neckarsteinachisch-pfälzischen Differenzen aufhebenden Vertrage gefolgt war[3], ist auf lange Zeit hinaus für die Entwickelung des Schiffergewerbes in Neckarsteinach von ausschlaggebender Bedeutung gewesen (siehe Anhang).

Gerade in jener Zeit ist überhaupt ein allmähliches Hervortreten der zweibördigen Nachenführer zu beobachten. Die Schiffe wurden immer größer, die Abgrenzungslinie zwischen Schiffen und Humpelnachen,

[1] General-Landesarchiv Karlsruhe.

[2] Im Besitz der Bürgermeisterei Neckar-Steinach. — [3] Hausrath.

Digitized by Google

zwischen diesen und den zweibördigen wurden mit der Zeit immer höher gesetzt. Indem sich nun den Nachenführern durch die Verkehrshebung und -intensität häufiger, regelmäßiger und wohl auch quantitativ größere, qualitativ wertvollere Ladung bot als die bisher nur je nach Bedarf und Gelegenheit mehr haus- und herrschaftswirtschaftlichen Getreidetransporte, verlor ihr Betrieb allmählich den mehr zufällig ungeregelten Charakter und lenkte auch seinerseits, wie ähnliches bei den Schiffern und Hümplern früher zu beobachten war, allmählich in geregelte Betriebsformen ein. Auf diese Entwicklungstendenz ist schließlich auch die eben geschilderte Regulierung des Neckarsteinacher Nachenverkehrs im letzten Grunde mit zurückzuführen, auf die gleiche Entwicklung vor allem aber auch die im Jahre 1722 auf dem Brudertag beschlossene und errichtete Umgangsordnung unter den zweibördigen Nachenführern Heidelbergs. Hier in Heidelberg, das damals am längsten die kurpfälzische Residenz gewesen war, hatte gerade dieser Kleinverkehr sich am lebhaftesten entwickelt, aber auch darum mehr als anderwärts dazu geführt, daß sich die Nachenführer gegenseitig die Frachten verdarben und eine Beseitigung dieses Übelstandes in einer Betriebsregelung erhofften. Es mußten täglich am Kranen drei Nachen bereit stehen, deren ursprüngliche Reihenfolge durch das Los bestimmt wurde; an den zwei Tagen, an denen die privilegierten Marktschiffe abgingen, durften sie ihrerseits erst um 10 Uhr abfahren.

Im gleichen Jahre (1722) auf dem Brudertag «ist resolvirt worden, daß vor dieses Jahr ein jeder Schiffmann dreißig Kr. und ein Hümpler 15 Kr. Leggeld an Baukosten, aber ein Schiffmann 2 fl. und ein Hümpler ein fl., sodann ein zweibördiger Nachenführer zu den Baukosten 45 Kr.; die Eberbacher und Hirschhorner Brennholtzflötzer aber und zwaren jeder Theil 40 fl. mithin zusammen 80 fl. zum Neckarbaukosten, ein jeder Flötzer aber 30 Kr. zu Leggeld entrichten solle». Aus jener Zeit weist die «Schiffleuth-Bruderschaft-Rechnung 1725/26» Einnahmen von 535 fl. 31 Kr., Ausgaben 261 fl. 3 Kr., Bestand 274 fl. 28 Kr. auf. Die Rechnung wurde vom Neckargrafen geprüft, der für seine Bemühungen auf den Brudertag 18 fl. erhielt, wogegen der Amtsschreiber 7 fl.; sämtlichen Gerichtspersonen ward mit 48 fl. ihr Deputat bezahlt, den beiden Amtknechten mit 3 fl., dem Stubenknecht mit 1 fl. —

Das allmähliche Hervortreten der kleineren Nachenführer und Fischer gegenüber den größeren Schiffern und Hümplern, insbesondere die hieraus folgende regelmäßige Betriebsweise hatte die folgerechte Konsequenz, daß in Heidelberg, wo mit Übersiedlung des Hofes nach Mannheim auf Kosten des alten das neue Element sich am kräftigsten entwickelte, die Interessengegensätze im gemeinsamen Interessenten-

Digitized by Google

verband, der Zunft, sich bald und scharf begegnen mußten. Und während noch im Jahre 1716 die Heidelberger Zunft der Mainzer Zunft, in der ganz verwandte Verhältnisse in der Entwickelung waren[1], das Bestehen irgendwelch derartiger Differenzen in Abrede stellen konnte, begannen bereits in der zweiten Hälfte der 20er Jahre die Geschäftstreibereien und -reibereien zwischen Schiffleuten und Fischern in Heidelberg, hauptsächlich weil erstere in den regelmäßigen Ordinarifahrten der Nachenführer einen Übergriff in das Monopol als Frachtschiffer erblickten. Damals (1727) sollen in Heidelberg 58 Schiffer und Hümpler, 26 Nachenführer und ferner 18 Fischer, die zweibördige Nachen hatten, gewesen sein, während im ganzen nur 70 zur Fischerzunft gehörten.[2] Die Fischer scheinen tatsächlich insoweit im Recht gewesen zu sein, als sie beanspruchten «gemäß jahrhundertlanger Übung», auch fernerhin zweibördige Nachen mit Personen, Bagage und Baumaterialien führen zu dürfen — dieses Recht sollte ihnen jetzt entzogen werden —; doch die Schiffer als der weitaus vermöglichere Teil und der in jeder Beziehung potentere wohnten im Besitz. Erforderte doch ihr Betrieb immerhin schon eine gewisse Kapitalkraft, indem die Schiffer bei Eintritt in die Bruderschaft, also bei der Betriebseröffnung bezw. -Übernahme 400 fl., die Hümpler 200 fl. Kaution zahlen mußten, wie sie auch das Schiff mit Geschirr ohne die Pferde an die 500 fl. kostete; allerdings sollen damals tatsächlich unter den 68 Schiffern nur die wenigsten eigene Pferde gehabt haben und auch die Kautionen sollen nur zum geringsten Teil in Bargeld hinterlegt, sondern meist durch liegenschaftliche Bürgschaften anderer Schiffer garantiert worden sein, was immerhin noch Beweis eines begründeten Wohlstandes wäre. — Die Differenzen nahmen schließlich derartigen Umfang an, daß es im Jahre 1728 zu einer Zunftseparation der Heidelberger Schiffer von den dortigen Fischern kam, denen gleichzeitig verboten wurde, zweibördige Nachen zu führen. Dies alles mit dem einzigen Erfolge, daß die Nachenführer gar nicht daran dachten, sich ihrer früher nur gelegentlich ausgeübten, mit der Zeit zum Gewerbe gewordenen Tätigkeit selbst zu entäußern, daß ferner die Schiffer auf neugeschaffene Rechtsbasis gestützt den Kampf nur noch um so animoser führten und daß schließlich, wie bisher die Parteien im Schoße der gemeinsamen Zunft, sich nunmehr Fischer- und Schifferzunft miteinander lange Zeit hindurch in den Haaren lagen. Von der

[1] Eckert, Mainzer Schiffergewerbe.

[2] Schon aus diesem Grund erscheinen die Zahlen zu hoch gegriffen, in dem sich entspinnenden Streit mit der Losung: hie Schiffer! hie Fischer! warfen die Wogen der Parteileidenschaft die Zuverlässigkeit derartiger Angaben leicht über den Haufen.

Digitized by Google

neugebildeten Schifferzunft liegt der von den Schiffern verfaßte und der Regierung zur Konfirmation[1] übergebene Entwurf vor[2], von dem, da jede Korrektur fehlt, die definitive Fassung der Zunftordnung kaum abgewichen sein dürfte. Dieser im Anhang beigefügte Ordnungsentwurf läßt uns hier zum erstenmale — von der Cannstätter Zunft abgesehen — einer ausschließlichen Schifferlokalzunft im Neckartal begegnen; im Verhältnis zu den sonst noch mitgeteilten Ordnungen ermöglicht er zugleich einen gewissen Vergleich zur Beurteilung der Zunftentwickelung. Diese Zunftordnung stützt sich wesentlich auf die Ordnung und Organisation der Bruderschaft, zum Teil in wörtlicher Herübernahme dort enthaltener Bestimmungen (z. B. bzgl. der Aufnahmebedingungen Art. 1), anderenteils indem sie auch auf deren Institutionen zurückgriff und ihre Gerichtsbarkeit an diejenige der Bruderschaft anknüpfte (Art. 2), schließlich indem sie ausdrücklich auf strenge Einhaltung der Bruderschaftsordnung hinwies (Art. 12). Ausführliche Bestimmungen (Art. 3 u. 4) waren den Einkaufsgeldern gewidmet mit besonderer Berücksichtigung der zünftigen bezw. nichtzünftigen Heiraten der neuen Zunftmitglieder. Es wurde den Zünftigen ein besonders feierliches Begängnis, an dem sich alle zu beteiligen hatten, zugesprochen und die betr. Zeremonien bestimmt (Art. 6). Mit dem Personal und der Regelung nicht des Arbeits- doch des Vertragsverhältnisses beschäftigt sich Art. 7, der dem häufigen Entlaufen innerhalb der Lehrzeit oder innerhalb der anscheinend meist einjährigen Gedingzeit steuern sollte. Das wohl nicht immer allzu kollegiale Verhältnis der Schiffer untereinander ward Gegenstand des Art. 8. Der folgende Artikel erfüllte eingehend die Aufgabe, die Kompetenz- und Berufsgrenze der Schiffer und Fischer, sowie ihrer Organisation dahin abzustecken, daß beide sich auf die ausschließliche Ausübung ihres Gewerbes zu beschränken hatten; Grunderfordernis hierfür war die Erlangung des Heidelberger Bürgerrechts und der Zunftzugehörigkeit (Art. 11). Über die weitere Entwickelung dieser separierten Schifferzunft, sowie über die Zeit ihrer später bestehenden Wiedervereinigung mit derjenigen der Fischer fehlt leider jeder Anhalt.

Wichtiger und von weitergehender Bedeutung als dieser mehr lokale Vorgang im Schoße der Heidelberger Zunft war die im gleichen Jahre (1728) erfolgende Neuordnung der Bruderschaftsartikel. Die von der Regierung bereits in der Ordnung von 1605 zur Regulierung vorbehaltene feste Frachttaxe, die auch 1710 trotz der erfolgten Anregung nicht festgesetzt worden war, blieb seitdem mit kleineren und größeren Unterbrechungen fortgesetzt Gegenstand eingehender Erwägungen und

[1] Diese erfolgte wohl erst 1730. — [2] Städt. Archiv Heidelberg.

Digitized by Google

Beratungen; mit einer Reihe anderer sich der Änderung bedürftig erzeigender Punkte gaben sie endlich Anlaß zu einer Neufassung. Die Erfahrungen und Vorgänge der Zwischenzeit sind es, die wie bei den früheren auch in dieser Ordnung ihren Niederschlag finden, sie geben, zugleich mit der erwähnten neuen Frachttaxe, dieser am 21. Februar 1728 erlassenen[1] Ordnung das Gepräge. Die Einführung blieb — unter Änderung des Regentennamens — die gleiche wie in der ältesten Fassung von 1605. Von dieser weicht die gegenwärtige Ordnung in der Hauptsache überhaupt nur in den durch die Ordnung von 1710 abgeänderten Punkten ab, und von deren im übrigen mit ihr übereinstimmenden Fassung unterscheidet sie sich in den folgenden Punkten. Neu ist die Bestimmung, daß der eine Brudermeister nicht mehr in Heidelberg sondern «allhier» sein sollte, worunter, da die neue Ordnung bereits von Mannheim gegeben ist, dieses zu verstehen wäre. Damit wurde den Bestrebungen der von je, aber besonders seit der Residenzverlegung nach dem Rhein tendierenden Großschiffer, die in dem aufblühenden Mannheim mehr noch als in Heidelberg ansässig waren, Vorschub geleistet gegenüber den Kleinschiffern und Hümplern, die durch den — meist Haßmersheimer — Brudermeister aus dem Oberamt Mosbach ihre Vertretung fanden. Die Zahl wurde — trotz des oben erwähnten Bruderschaftsbeschlusses — auf 50 festgesetzt mit dem früheren Vorbehalt event. Änderungen. Der Art. 7 enthält diesmal die nunmehr schon seit 125 Jahren angekündigte ausführliche Frachttaxe. Diese, sowie die neu hinzugetretenen Art. 15—20 bezw. die umgearbeiteten 13 und 14 folgen im Anhang. Die Frachttaxe war übrigens nur eine halbe, mindestens einseitige Maßregel, indem durch Festsetzung derselben als Maximalfracht wohl das Überfordern nicht aber das Unterbieten verhindert wurde. Unter den Art. 13—20 ist, soweit sie nicht frühere Bestimmungen wiederholen, die Errichtung einer Umgangsordnung der Hümpler aus dem Oberamt Mosbach von Interesse, denen fortan, da sie wohl weniger Gelegenheit zu direkten Fahrten hatten als ihre Heidelberger Kollegen, gestattet wurde, den von der Messe heimkehrenden Schiffern Leichterdienste zu tun.[2] Von Interesse ist noch die am Ende des Art. 14 enthaltene Bestimmung, wonach Kompagniegeschäfte unter den Schiffern zum Zwecke einer intensiveren Ausnutzung der Schiffskörper verboten waren; überhaupt wurde jede Betriebsform,

[1] Eine wohl gleichzeitige Kopie, der auch die folgenden Stellen entnommen sind, befindet sich im General-Landesarchiv Karlsruhe. Ein Auszug ist abgedruckt in Jansons Materialien zum kurpfälzischen Privatrecht, 1792, Bd. II, S. 311 ff.

[2] Inwieweit sich daran allmählich eine Begriffsverschiebung des Wortes Hümpler in der Folge anknüpfte, darauf wird noch zurückzukommen sein.

Digitized by Google

die aus dem gewohnten Schema herausging, wenn möglich vereitelt, andernfalls nur mit einem Mißtrauen und Unbehagen geduldet, das in Beeinträchtigungen und Erschwerungen aller Art seinen schroffen Ausdruck fand. Die Abgrenzungen der Schiffleute von den Hümplern, dieser und der Nachenführer von den Fischern wurde mit einer nach unten wachsenden Rigorosität vorgenommen und diesen, wie es bereits in der obenerwähnten separierten Schifferzunftordnung geschehen war, das Halten von Nachen gänzlich verboten. Über die Form, in der das Geleitsrecht ausgeübt wurde, ist aus Art. 18 in Verbindung mit Art. 14 zu ersehen, daß das kurfürstliche Meßgeleit und damit das Geleitsprivileg unter den Schiffleuten alternieren sollte, daß von diesen die Ordnung indes nicht immer eingehalten, vielmehr dem Meßschiff von Hümplern und Schiffleuten vielfach voraufgefahren wurde, entgegen der Bestimmung, nach der sie dem Meßschiff bei seiner Bergfahrt folgen und sein Privileg der Erstankunft in Heilbronn nicht stören sollten. Art. 19 u. 20 regeln die Dienstverträge der Schiffsknechte und -Jungen, bei denen sich zugleich mit dem festen patriarchalischen Band, das sie bisher an die Familie ihres Brotherrn knüpfte, allmählich durch Einführung von Wochen- und Tagelohn auch die Sitte langfristiger Dienstverträge zu lockern begann; wo sie im Prinzip fortbestand, wurde die durch kontraktbrüchiges Entlaufen des Personals oft genug durchbrochen. Zum Schluß befahl Art. 30, der auch die Befreiung der Brudermeister von den Baukostenbeiträgen enthielt, «Unseren Ober- und Unter-Beamten unsrer beiden Oberamter Heidelberg und Moßbach gnädigst, daß sie die hievorbemelte Zunft- und Bruderschafts-Genossen bei dieser unserer Ordnung schützen und verthättigen, darwieder sie nicht beschwehren lassen, sondern sie alle bei derselben Puncten handhaben sollen».

Den Schiffleuten, bisher den obersten in der Stufenfolge der Schiffahrttreibenden, war durch Einrichtung der Marktschiffe, dieses höher privilegierten Instituts, der Rang abgelaufen worden, indem sich aus ihrer eigenen Mitte allmählich eine höher stehende Kaste von Marktschiffern herausgliederte und absonderte. Diese gewerbliche Konkurrenz und die soziale Rivalität machten sich Luft in leidenschaftlichen wechselseitigen Angriffen und erbitterten Klagen wegen gegenseitiger Geschäfts- und Rechtseingriffe der Marktschiffer auf der einen, der Schiffleute und Hümpler auf der anderen Seite. Neben den wöchentlichen großen Marktschiffen von Heilbronn und Heidelberg nach Mainz und Frankfurt bestand noch ein sogenanntes kleines Marktschiff[1], das täglich von

[1] General-Landesarchiv Karlsruhe.

Digitized by Google

Heidelberg nach Mannheim verkehrte und bis dahin (1728) meist von Fischern bei der öffentlichen Versteigerung erworben wurde. Dies war die — für Kurpfalz nicht uneinträgliche — Form, in der das Marktschiffprivileg vergeben wurde. So auch im Jahre 1730, als das große Marktschiff im öffentlichen Aufstreich für eine jährliche Abgabe von 600 fl. von Kurpfalz verpachtet und von 12 pfälzischen Schiffern auf 12 Jahre ersteigert wurde; es geschah diesmal in einer neuen, für die Entwickelung der Neckarschiffahrt — durch die Schaffung regelmäßiger Verbindungen in größerem Umfange — bedeutsamen Neuorganisationen, die sich aus den folgenden Vorschriften ergibt[1]: 1. die Erbauung von 6 Schiffen, deren jedes zwischen 80—90 Schuh lang, 6—7 Schuh im Boden breit, sodann durchgehends mit einem Dach bis auf den Mastbaum aufgebaut, mit einem Zimmer für hohe Standespersonen getäfelt, mit Fenstern, für den Winter mit einem Windofen versehen und mit einem Zimmer für niedere Reisende und für Güter eingerichtet sein soll; 2. Erlaubnis eines Anhängnachens; 3. Verbot des Überladens im allgemeinen; 4. Aufstellung von Faktors in den Orten, in denen ein- und ausgeladen werde, besonders eines zu Heilbronn wohnhaften, welcher die Kaufmannswaren in Empfang nehmen, an die Behörden überliefern, die verakkordierte oder taxierte Fracht nach richtig geschehener Lieferung und nach Abzug der vertragsmäßigen Prozente an die Marktschiffer sogleich bezahlen sollte. 5. Verbot, daß ein anderer pfälzischer Schiffer in Neckar und Rhein an dem Ort und Tag, an welchem das Marktschiff anwesend war, Personen oder Waren in sein Schiff einnehmen dürfe — in Notfällen die Miete besonderer Nachen ausgenommen — bei 50 Reichstaler Strafe; auch sollte kein Schiffer wohlfeiler Fracht machen als der Marktschiffer, bei 20 Reichstaler Strafe. — Nach Abgang des Marktschiffes aber war jeder Gelegenheit sich zu bedienen erlaubt, 6. sollte ein Marktschiff Sommers und Winters Montag um 8 Uhr von Heilbronn ab nach Heidelberg, Mittwoch- Nachmittag um 12 Uhr von Heidelberg nach Mannheim und von da alle Donnerstag früh um 8 Uhr nach Mainz abfahren, um am fünften Tage als am Freitag daselbst zu sein; sodann soll dieses Marktschiff von Frankfurt wöchentlich auf den Montag wieder von da ab nach Mainz kommen, die Abfahrt von Mainz aber wieder zurück nach Mannheim und sofort bis Heilbronn, ebenfalls wöchentlich einmal und zwar jeden Montag um 8 Uhr geschehen. 7. «So viel nun die Fracht betrifft, wird zur Aufrechterhaltung solcher Fracht für nötig erachtet, eine zulängliche Fracht mit Genehmhaltung der ausländischen Kaufleute (maßen es mit

[1] Zeller, S. 26 ff.

Digitized by Google

den inländischen seine Richtigkeit damit ohnedem hat) zu regulieren, damit der Schiffmann wegen zahlenden Zolls und sonst habende große Kosten bestehen könne, auch der Kaufmann sich nicht zu beschweren habe, wie dann bei der letztvorigen Tax folgendermaßen bezahlt werden soll; — als von denen Personen solle jeder Passagier sowohl einheimischer als fremder von Heidelberg bis Heilbronn zalen

	und zwar	30 Kr.
von Heydelberg aus nacher	Neckargemünd	4 »
	Hirschhorn	8 »
	Eberbach	12 »
	Neckarels	18 »
	Gundelsheim oder Wimpfen	24 »
	Neckarsulm oder Heilbronn	30 »

und von Heilbronn herunter von Orth zu Orth eben so viel.

Nacher Maynz zu fahren giebt die Person wie folget, als von Heidelberg aus nacher

Ladenburg . . .	5 Kr.
Mannheim . . .	10 »
Worms	20 »
Gernsheim . . .	30 »
Oppenheim . . .	40 »
Maynz	50 »

und eben so viel wieder zurück. N. B. Hierbei ist zu merken, daß jedem ein Reiß Kuffert oder Mantel sak frey und unentgeldlich passirt und mitgenommen werden solle. — — — Von Guth welches die Schiffer verzollen müssen, solle gegeben werden für jeden Centner von Heydelberg aus nach

Mannheim . . .	6 Kr.
Worms	12 »
Gernsheim . . .	18 »
Oppenheim . . .	24 »
Maynz	30 »

ein gleichmäßiges zurück. Von zollfreiem Gute für jeden Centner von Heidelberg aus nach

Mannheim . . .	4 Kr.
Worms	8 »
Gernsheim . . .	12 »
Oppenheim . . .	16 »
Maynz	20 »

und wieder eben so viel zurück. — Von Heydelberg bis Neckarels und Heilbronn aber solle gegeben werden vom zollbaren Gut für jeden

Digitized by Google

Centner 20 Kr., vom zollfreien 15 Kr. — Der Wein aber solle dem Fuder nach in dem herrschaftlichen Tax bezahlt werden, als zollfrey Wein für jedes Fuder von Heydelberg nacher

Mannheim	2 fl.
Worms u. Rheintürkheim	3 »
Oppenheim	4 »
Maynz	5 »

und also wieder zurück. Von zollbahren Weinen so fern sie außer Landes geführt werden werden über obigen Fuhrlohn bezahlet folgende Unkosten als zu Mannheim am Zoll 1 fl. und

Guldenzoll . . .	1 fl.	20 Kr.
Gernsheim . . .	1 »	40 »
Oppenheim . . .	1 »	20 »
Maynz	2 »	15 »
und daselbst		
Flaschengeld . .		3 »

Was aber die Güter belangt so nicht nach dem Centner gekauft noch nach demselben geführet werden, als da seynd, Mobilien, Crahnen, Erz und anderes dergleichen hierüber sollen sich die Schiffer dergestalt mit denen Handelleuthen oder der Wahren Eigenthumbs Herren der Fracht halber verstehen, damit sich des Preißes halber mit Fug niemand zu beschweren Ursach habe und das Commercium gehandhabet werden möge.»[1] — — — 8. «damit nun aber inen vermeldeten Marktschiffern in guter Harmonie und keiner den anderen in seiner Ladung oder Farth beeinträchtige, so solle ein jeder den in der Concession verordneten Tax gemäß nicht mehr oder weniger Fracht nehmen, ingleichen sich nicht unterstehen an die Kaufleuthe sowohl im Würtembergischen als auch nacher Franckfurth, Hanau, Maynz oder deren Orthe zu schreiben, auch sonst kein Unterschleif gebrauchen.»[1] — — 9. Außer den Frankfurter Meßzeiten sollen die Kaufmannsgüter durch die Marktschiffer in die Marktschiffen von Frankfurt und Mainz bis Heilbronn und von Heilbronn wieder zu Tal bis Mainz und Frankfurt geführt werden, wobei jedem Schiffer in nur der ihm zustehenden Ordnung ohne Extrafahrt zu fahren erlaubt war. Wein, Früchte und dergleichen, welche nicht unter dem Namen Kaufmannsgüter verladen wurden und nach Gelegenheit von jedem Marktschiffer ausgeführt werden konnten, durfte der Marktschiffer, sowie jeder andere Schiffer ohne Rangbeobachtung verführen. — 10. zu Meßzeiten aber war die Schiffahrt für die Markt- und andere Schiffer jedoch unter Haltung auf die Frachttaxe

[1] Nach Copia copiae aus Mohls Handakten.

Digitized by Google

frei; das ordinäre Marktschiff aber schuldig seine Fahrt gleich außer den Meßzeiten zu machen. — 11. «die Kaufmannsgüter, welche sowohl inn als zwischen der Frankfurter Meß durch die Markt- als Meßschiffe geführt, sollen jeder Zeit zu Heilbronn den privilegirten Factoren vermöge mit denselben diesfalls getroffenen Accords und Vergleiche zu fernerer Spedition geliefert werden.» 12. Hatte jeder Marktschiffer eine Kaution von 1000 fl. in liegenden Gütern zu leisten. 13. sollte er keine verdächtigen Personen führen und 14. sich gut betragen.

Es ist hier das erste Mal, daß man auf dem Neckar einem organisierten Kollegialbetrieb im großen statt der frei konkurrierenden Individualbetriebe begegnet, überhaupt das erste Verkehrsinstitut größeren Stiles, das mit der Bequemlichkeit und Sicherheit des Transportes die Vorzüge größerer Ladefähigkeit und periodischer Regelmäßigkeit des Betriebes gegenüber dem ungeregelten, qualitativ wie quantitativ ungenügenden Kleinbetrieb brachte oder wenigstens auf die Dauer hätte bringen können.

Die Aufstellung von Faktors, von denen die Rede ist, mußten sich aus der Einrichtung von Marktschiffen mit selbstverständlicher Notwendigkeit ergeben, indem sich diese an einen festgelegten Fahrplan gebundenen Postschiffe im Gegensatz zu den freifahrenden an den einzelnen Plätzen nicht so lange aufhalten durften, um selbst die Waren zu sammeln, abzuliefern und die Frachtgelder dafür einzuziehen.[1] So hatte sich für jeden Stationsplatz eine Post- oder Botenmeistereieinrichtung als notwendig ergeben, vor allem im Hauptverkehrsplatz Heilbronn. Hier hatte als erster der dortige Handelsmann, Stadtgerichtsassessor und nachmaliger Senator Pfeil mit den Marktschiffern bereits im Jahre 1712 einen unterm 30. Januar 1712 dem Heilbronner Magistrat zur Bestätigung zugestellten Vertrag abgeschlossen, der ihn als pfälzischen Faktor zu Heilbronn bestellte und darum den ganzen reichsstädtischen Handelsstand gegen ihn mobil machte. Dieser beschloß die neue kurpfälzische Institution im geschäftlichen Verkehr zu ignorieren, im übrigen ihm aber nur um so heftiger seine gegnerische Aufmerksamkeit zuzuwenden. Diese Politik eröffneten die Heilbronner Kaufleute mit einem gemeinschaftlichen Klagevorgehen beim Magistrat im Februar 1712 und im Anschluß daran in vielerlei Verhandlungen, Korrespondenzen und Konferenzen, gleichzeitig bezahlten sie die schuldigen Frachten für sich und ihre Freunde nicht an Pfeil, sondern an die Schiffleute selbst. Auch richteten sie sich nicht nach den auf dem Brudertage gesetzten Taxen und dadurch ergaben sich wieder erneute

[1] Zeller.

Digitized by Google

Streitigkeiten und jahrelange Schwierigkeiten. Schließlich legte sich die pfälzische Regierung unterm 9. Januar 1720 für Pfeil, der 1714 als kurpfälzischer Faktor in Pflicht genommen worden war, beim Heilbronner Magistrat ins Mittel, indem sie diesen bestimmt ersuchte, «den Handelsleuten bei Strafe aufzuerlegen, die Fracht dem Faktor Pfeil und nicht den Marktschiffern zu bezahlen, auch bekannt machen zu lassen, daß die Fracht nicht anders als nach der auf den Brudertagen regulierten Taxe bezahlt werden dürfe».[1]

Der Magistrat willigte in dieses kurpfälzische Begehren nicht, ohne indes in der Hauptsache, die «Pfeilsche Güterbestätterei, Botenmeisterei und Faktorei betreffend» bei Pfeils Lebzeiten zu einem entscheidenden Entschluß zu kommen. Nach seinem am 29. März 1722 erfolgten Tode zessierte die Faktorei acht Jahre, bis die im Jahre 1730 erfolgte Neugestaltung der Marktschifferei auch ihre Wiedererrichtung forderte. Unterm 6. März 1730 schlossen die zwölf Marktschiffer mit dem Heilbronner Handelsmann Rund den im Anhang folgenden Vertrag ab, nach welchem er «während der 12jährigen Dauer der Marktschifferei die Güter, welche von den Marktschiffern würden gebracht werden, in Empfang nehmen, an die gehörigen Orte befördern und die Waren, welche die Schiffer stromabwärts zu führen hätten, den Schiffleuten in die Schiffe überliefern, ihnen Verzeichnisse mit dem Zeichen und der Nummer der Waren und der Angabe, wem solche gehören, darüber zustellen sollte; weshalb auch die Schiffer ohne Vorwissen der Faktorei weder aus- noch einladen durften; auch sollte der Faktor von den Kaufleuten, die nicht in Heilbronn wohnten, den Frachtlohn einziehen und den Schiffern, ehe sie wieder abfahren, wenn die Waren in gutem Zustand überliefert seien, bar bezahlen. — Bei den Heilbronner Kaufleuten sollte aber der Schiffer die Fracht für die an jene adressierten und gelieferten Güter ohne Abzug selbst einziehen, davon die vertragsmäßigen Prozente an die Faktorei entrichten; dagegen sollte der Faktor jedem mit Ladung abgehenden Schiffer auf sein Begehren 50 fl. auf die Reise mitgeben und bei der Wiederankunft des Schiffers an dessen Frachtlohn in Abzug bringen. — Den Frachtlohn der Güter, welche an unter Heilbronn gelegenen Orten abgegeben oder geladen werden, hatte der Schiffer selbst einzuziehen. Die Marktschiffer sollten auch bei jeder Abfahrt von Mainz der Faktorie ein richtiges Verzeichnis ihrer ganzen Ladung mit der Angabe, wohin die Waren gehörten, durch die Post zusenden, um den Kaufleuten schleunige Nachricht geben zu können. Für die Bemühungen des Faktors, für seine Vorschüsse und

[1] Zeller, S. 34.

Digitized by Google

gleich bare Zahlungen der Frachten sollte er von allen Waren, die in und außer der Meßzeit von Markt- und Meßschiffern von Heilbronn ein- und ausgeladen würden, sie seien an die Faktorei selbst oder an andere adressiert, 6 vom Hundert und als Beitrag zur Haltung eines Gehülfen für die Faktorei 1, zusammen 7 Prozente von den Marktschiffern erhalten, so daß er dieselbe jedesmal von der Fracht abzuziehen und sich selbst bezahlt zu machen berechtigt sei. Auch sollte der Faktorei gestattet sein, für ihre besonderen Bemühungen, Briefporto, Reise- und andere Auslagen den Kaufleuten von jedem Zentner 2 Kr. anzurechnen; ferner sollte jeder Marktschiffer dem Faktor jährlich 10 Zentner Gut frei nach Heilbronn liefern; und endlich sollte der Faktor streng darauf halten, daß das jede Woche nach Heilbronn kommende Marktschiff Montags in der Frühe mit dem Glockenschlage 8 Uhr abfahre.»[1] — Die kurpfälzische Regierung unter dem damals allmächtigen Hillesheim bestätigte unterm 14. April 1730 den Vertrag: «Bekennen hiemit und thun kund männiglich mit diesem offenen Brief, daß wir den uns in unterthänigsten Vorschlag gebrachten Georg Friedrich Rund in Heilbronn auf gut Trauen und Glauben so wir zu Ihme tragen, zu unserem Churpfälzischen Schiff Faktoren sowohl dahier als zu Heydelberg und Heilbronn auf der Marktschiffer Kösten und die zwischen ihm Factoren, und denen Schiffleuten deßfalls verglichen Conditiones gnädigst auf- und angenommen haben».[2] Rund erhielt erblich die Funktion und den Titel eines pfälzischen Faktors, zugleich die Anweisung für Hebung des Neckarverkehrs damit zu sorgen, daß die Güter, welche sonst zu Lande verschickt worden, zu Schiffe kamen, wie er überhaupt auf das pfälzische Zollinteresse im einzelnen und im allgemeinen bedacht sein sollte. Was war natürlicher, als daß sich allsogleich der gesamte Handelsstand, voran die Heilbronner Spediteure, gegen diese ihnen von fremder Seite oktroyierte Maßnahme auflehnten und dabei beim Heilbronner Magistrat wirksame und energische Unterstützung fanden, zumal hier neben den politisch-prinzipiellen wichtige geschäftlich-praktische Interessen auf dem Spiele standen. In einer unterm 7. Februar 1730 beim Magistrat eingereichten Anzeige und Vorstellung äußerten die Heilbronner Spediteure, «dem Schiffmann könne es gleichviel seyn, an wen er die bisher gewöhnlichen Prozente bezahle; die übrigen Spediteure hatten den Schiffern bisher auch ohne Klage die Fracht bezahlt und ihnen noch Geld zur Reise vorgeschossen». Der Magistrat Heilbronns, dem jede Stärkung kurpfälzischer Interessen noch dazu im eigenen Gebiet ebenso verhaßt wie gefährlich sein mußte,

[1] Zeller, S. 35 ff. — [2] Mohls Handakten.

Digitized by Google

untersagte[1] auf die Anzeige hin, nicht nur dem Rundischen, sondern jedem anderen Heilbronner Handelshause die Übernahme einer solchen Faktorie. Und er behauptete diesen Standpunkt, selbst als die pfälzische Regierung in einem Schreiben vom 14. Februar 1730 drohte, im Fall der Nichtzurücknahme dieses Verbotes einen Faktor aus Mannheim nach Heilbronn zu setzen. In seinem Antwortschreiben vom 9. Juni 1730 erklärte der Heilbronner Magistrat, daß er mit seiner Pflicht, die Territorialrechte zu wahren, es nicht vereinigen könne, einen pfälzischen Faktor in der Stadt zu dulden, und daß er daher auch sein Verbot nicht zurücknehme. Vielmehr ermahnte er unterm 20. Juni 1730 nochmals den Handelsmann Rund, der vorher schon bei Verlust seines Vermögens und Bürgerrechts gegen alle Einlassung in pfälzische Pflicht vermahnt worden war, nochmals nichts vorzunehmen, das einer Faktorie gleich sähe; und als er doch in dieser Richtung verdächtige Bewegungen offenbarte, erkannte der Magistrat unterm 7. September 1730 auf 20 Reichstaler Strafe ‹mit dem weiteren Bedrohen, daß sowohl er als jeder andere, der sich direkt oder indirekt der Faktorie unterziehen würde, mit einer Strafe von 100 Reichstalern würde belegt werden. Die Spedition sollte frei bleiben, und in der Frankfurter Zeitung eingerückt werden, daß in Heilbronn kein Faktor geduldet werde.›[2] Als dann im Jahre 1742 der Schwanenwirt Ruffer zu Heilbronn vom Kaiser Karl zum kaiserlichen Speditor oder Faktor ernannt wurde[3], und auch die kurpfälzische Anerkennung und alleinige Übertragung der Faktorie nachsuchen wollte, erhob Rund, der in der Zwischenzeit vorgezogen hatte, es mit Heilbronn zu halten, mit anderen Speditionshandlungen unter Beziehung auf den Magistratsbeschluß, welcher ihm und anderen die Annahme einer pfälzischen Faktorie untersagte, dagegen Vorstellungen.[4] — Aber auch Kurpfalz war durchaus nicht geneigt so leichten Kaufes nachzugeben. Als dominus Nicari beanspruchte es das Hoheitsrecht über den Neckar und gleichzeitig, gestützt auf das von Kurpfalz auch durch das Oberamt Mosbach ausgeübte Meßschiffgeleitsrecht, auch das Recht, in Heilbronn eine kurpfälzische Faktorei zu errichten. Da es sich für beide Teile um wichtige autoritative und nicht minder wichtige geschäftliche Interessen handelte, wurden beiderseits die Kompetenzstreitigkeiten lange Jahre hindurch fortgesetzt, bis schließlich der aufblühende Territorialstaat über den stadtstaatlichen Anachronismus den geschäftlichen und prinzipiellen Sieg davontrug. Eine 1743 bereits als dringend erforderlich angeregte Instruktion für den Faktor, die im Ent-

[1] Zeller, S. 39. — [2] Zeller, S. 41 ff.
[3] General-Landesarchiv Karlsruhe. — [4] Zeller, S. 41 ff.

Digitized by Google

wurf vorliegt[1], wurde dann erst 1753 bei der Neuregulierung der Rangfahrt zur Ausführung gebracht.

Zur Geschichte der Marktschiffe sei schließlich noch in Kürze nachgetragen, daß am 11. September 1737 sich ein Heidelberger und ein Ladenburger Schiffer um die Konzession für ein neu zu errichtendes Marktschiff nach Mainz beworben hatten, «nur eine kleine ordinary Schiffahrt mit einem Humpelnachen nebst einem kleinen anhangenden Sprengnachen von Heydelberg bis Mayntz auffzurichten». Die Mannheimer Schifferzunft sowohl, der im Jahre 1730 eine neue Ordnung verliehen worden war[2], als hauptsächlich die Neckarthaler Schiffsbruderschaft, wie sie kurz genannt wurde, remonstrierten dagegen; letztere hauptsächlich, weil sie die im Entstehen begriffene, für die direkte Fahrt von Heilbronn bis Frankfurt bereits genehmigte Umgangsordnung gefährdet sah, die eigentlich schon um 1710 beschlossen, bislang darum nie recht zur Aus- und Durchführung gelangt war, weil die Marktschiffprivilegien die Solidarität der Bruderschaftsgenossen immer wieder gesprengt hatten. Die Entscheidung verzögerte sich, weil der eine der Supplikanten «mit leuthen so in die Insul pensilvanien reysen in Holland gefahren und keine Vollmacht desfalls zurückgelassen». Trotz der doppelten Proteste kam das Marktschiff[3] aber doch zustande, allerdings nur als «kleines» (Humpelnachen mit anhängendem Sprengnachen), jedoch mit der Erlaubnis, auch Kaufmannswaren führen zu dürfen. Sofort begann nun ein erneuter Fehdezug der «sambtlichen Schiffsbruderschaft des Neckarthals, Heydelberg, und Mannheim», und dieser nachdrücklich geführte Protest hatte zur Folge, daß unterm 6. August 1739 den beiden Marktschiffern ihr Privileg entzogen und das Marktschiff den Mannheimer und Heidelberger Schiffleuten überlassen wurde. Das gedruckte Privileg hierüber ist jenem an die beiden Schiffer unterm 29. Mai 1739 erteilten Instrument bis auf die Fortlassung der Namen gleichlautend und folgt im Anhang. Die neuen Inhaber mußten die gehabten Unkosten an die beiden Geschädigten erstatten, woran sich wieder ein wahrer Rattenkönig von Entschädigungsansprüchen und Prozessen anhing. Der eine der beiden wurde zur schließlichen Abfindung gebührenfrei in die Umgangsordnung aufgenommen.

[1] General-Landesarchiv Karlsruhe.
[2] Kopie im General-Landesarchiv Karlsruhe.
[3] Akten darüber im General-Landesarchiv Karlsruhe.

Digitized by Google

Viertes Kapitel.

Die Entwickelung unter Karl Theodor (zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts).

In der Pfalz hatte Karl Theodor seine gerade auch für die Neckarschiffahrt höchst wechselvolle Regierung angetreten. Unter seiner pfleglichen Fürsorge, insbesondere während der ersten Zeit, sollten Handel und Verkehr und mit ihnen auch die Schiffahrt auf dem Neckar sich kräftig entfalten und in neuen Organisationsformen auch allmählich aus dem alten ihr hie und da noch anhaftenden Schlendrian herauskommen. Wohl war man auch in der Kurpfalz und ganz besonders in den Kreisen der Schiffahrtstreibenden noch weit genug von Einigkeit entfernt, wohl fehlte es noch an allen Ecken an einer über das Nächste vorausschauenden großzügigen Verkehrspolitik, wohl mußte gerade die Neckarschiffahrt eben in jener Zeit durch diesen Mangel an Voraussicht eine längere Periode des Niedergangs erleben: aber gerade diese war es dann auch, die zu einem Neuaufschwung führen sollte, an dessen Gestaltung und Zustandekommen die beteiligten Schiffer und Regierungen, vorab Karl Theodor selbst, wetteiferten.

Mehrfach ist bereits die Rede gewesen von der Rivalität der Neckarschiffahrt mit der konkurrierenden Mainroute. Sie hatte von je bestanden, war aber erst im 18. Jahrhundert akut geworden, zugleich mit dem Beginn einer bewußten territorialen Verkehrspolitik und einer wachsenden staatlichen Beeinflussung der Verkehrsgestaltung, mit den wachsenden Bemühungen der Fürsten, ihr Land in das Verkehrsnetz einzubeziehen und durch Gewährung besonderer Vorteile, Verbesserung und Instandhaltung der Wege, Förderung und Unterstützung des Speditions-Handels und allseitige Reglementierung bisher wenig geordneter Verkehrs-Institutionen, die großen Verkehrsstraßen zu fördern.

Das Bestreben, die Verkehrsroute auf den Main zu lenken, in Verbindung mit dem in Mainz errichteten Stapel, ließ die antagonistischen Interessen von Kurmainz und Kurpfalz, Mainz und Frankfurt auf der einen, Mannheim, Heidelberg, Heilbronn auf der anderen Seite, lange Zeit hindurch auf dem Gebiet der Wasserverkehrspolitik zusammenprallen. Zugleich wurde dieser verkehrspolitische Zweikampf für die Entwicklung der Schiffahrt auf Main und Neckar von nachhaltigem, gestaltendem Einfluß. Ganz besonders wichtig war diese Frage aber für die Schiffahrttreibenden des Neckartales; war ihnen doch mit dem Mainzer Stapel der

Digitized by Google

Weg in den Unterrhein und damit zu einer freien gewerblichen Entfaltung und Entwickelung abgeschnitten. Denn wenn auch den Mainzer Schiffern für den dortigen Umschlag im Prinzip kein ausschließliches Privileg zugestanden war, waren doch die Neckarschiffer, die sich mit ihrer Rückfracht aus den niederrheinischen Häfen in Mainz zum Überschlag bequemen mußten, von aller Rückfracht in diesen Häfen ausgeschlossen, da auf sie als Nebenströmler, die kein Rheinrecht hatten, kein Überschlag erfolgte. Kurpfalz, dessen Schiffer durch diesen Zwangsstapel am meisten geschädigt wurden, hatte nun schon eigentlich über hundert Jahre einen erbitterten Kampf gegen diesen Stapel auf diplomatischem Wege geführt, wobei es mit gelegentlichen Repressalien nachhalf, ohne indes dem Ziele wesentlich näher zu kommen; eine Übereinkunft vom Jahre 1678 zerschlug sich wieder und eine zwei Jahre zuvor von Kurpfalz angeordnete Gegenmaßregel, «an den Zollstädten zu Oppenheim und Bacharach die Mainzer Schiffer anzuhalten und Waren und Personen ebenso wie damals zu Mainz geschah, zum Umschlag auf pfälzische oder andere Schiffe, sowie zur Erlegung des Stapelbetrags» zu zwingen, mußte auf Verlangen von Kurtrier und Köln sehr bald wieder zurückgenommen werden.[1] Als auch nach dem Ryswyker und dem badischen Frieden, die beide die freie Rheinschiffahrt unbedingt bestätigten, eine Änderung im Mainzer Stapel nicht erfolgte, trat Kurpfalz schließlich im Jahre 1737 durch seinen Gesandten in Paris, Grevenbrok, über diesen Gegenstand mit Frankreich in Unterhandlung; Frankreich, seit 1681 bezw. 1697 im Besitze Straßburgs, war hier der dritte mit Kurpfalz und Kurmainz um das Rheinschiffahrtsrecht buhlende Rivale. Während diese Verhandlungen gepflogen und gleichzeitig durch einen in Straßburg veranstalteten Konvent unterstützt wurden, dauerten die Streitigkeiten im Gefolge der mainzischen Bestrebungen und pfälzischen Gegenversuche ununterbrochen fort. Natürlich litt der Neckarhandel darunter ganz besonders, da der Warenverkehr mit den niederrheinischen Plätzen hier in Mainz völlig unterbunden war. So wurden im Jahre 1741 eben wegen dieser mainzisch-pfälzischen Zoll- und Stapeldifferenzen Heilbronner Kaufleuten ihre von kurpfälzischen Schiffern beförderten Güter auf deren Schiffen von Kurmainz arrestiert; auf eine Beschwerde Heilbronns gab Kurmainz den für die Nächstbeteiligten wenig tröstlichen Bescheid, es seien dies nur wiedervergoltene Gegenmaßregeln für die Behandlung mainzischer Schiffer in Mannheim, man solle sich an Kurpfalz halten.[2] Und nicht lange darauf benachrichtigte Kurpfalz Heilbronn, daß wegen der mit Mainz bezüglich der Stapelgerechtigkeit obwaltenden Differenzen keine mainzischen Schiffer

[1] Bemerkungen, S. 39. — [2] Akten im städtischen Archiv Heilbronn.

Digitized by Google

mehr Mannheim passieren dürften.[1] Plötzlich brach Kurpfalz die mit Frankreich angeknüpften Verhandlungen ab und eröffnete solche, des langen Haderns müde, mit Kurmainz, das sich wohl entschlossen hatte, seine Gegner zu trennen und gesondert mit ihnen zu verhandeln. Nachdem bereits unterm 29. November 1748 ein Kongreß in Worms zusammengetreten war, kam unter Vermittlung Herzog Christian IV. von Zweibrücken am 10. Februar 1749 der unter dem Namen Mainzer Rezeß bekannte Vergleich zustande, der die beiderseitigen Schiffahrtsrechte regulieren und die Stapeldifferenzen gänzlich beilegen sollte. Dieser Vertrag ist in seiner Rückwirkung auf die Neckarschiffahrt für deren Entwickelung, vornehmlich aber für die Betriebsgestaltung der Schiffer des Neckartals von einschneidender Bedeutung. Am Ende der etwa von 1706—1749 währenden Periode leitet er eine neue bis zu Anfang des nächsten Jahrhunderts dauernde ein. Die Hauptbestimmungen des Vertrages, soweit sie hier in Betracht kommen, waren:

1) Kurpfalz erkennt das Mainzer Stapel-, Umschlags- und Markt- (d. i. Waren-Niederlage-) Recht unter gewissen Einschränkungen an. 2) Mainz leistet auf die ausschließlich den pfälzischen Schiffern verbleibende Neckarschiffahrt Verzicht, wie folgt: Art. 6. «Da wegen der Neckarschiffahrt hin und wieder beschwerliche Um- und Anstände sich hervorgethan, so haben wir uns verglichen, daß wir, der Erzbischof und Churfürst vor unsere Rheinschiffer für jetzt und beständig auf solche Neckarschiffahrt verziehen und derselben uns begeben, jedoch dergestalt, daß dem Erzstift Mainz jederzeit freigelassen und ungehindert bleiben solle, die churmainzische nach Mainz transportirende Crescentien nach eigener Willkühr einem Neckar- oder auch benöthigenfalls andern churmainzischen Schiffmann zur Ladung zu übergeben». 3) Den kurpfälzischen (Oberrhein- wie Neckar-) Schiffern wird zugestanden: a) unbeschränkte Rückladung im Mainzer Hafen und an den dortigen Ufern, wenn sie Ladungen dorthin brachten; b) freie Befahrung des Mainstroms (nach Frankfurt) hin und her, Ladung mit Gütern aller Art außer denen nach Elsaß, Schweiz und Straßburg bestimmten Waren; wenn sie keine oder keine volle Ladung dem Main herabbrachten, durften sie sogar in Mainz nach Gutdünken zuladen. — In einem Nachtrags-Vertrag vom gleichen Datum wurden noch a) gegenseitige Zollfreiheit für ein Drittel des Zollwarengutes, sowie b) die Geldsorten, in welcher der Zoll zu entrichten, auf kursierende Münze und der Aufwechsel auf $7^1/_2$ Kr. p. fl. bestimmt. Schließlich enthielt ein weiterer Nachtrags-Vertrag, ebenfalls vom 10. Februar 1749, die Bestimmung, «daß die curpfälzischen oberlandischen Schiffleute die Hälfte an der churmainzischen Fahrt nach

[1] Akten im städtischen Archiv Heilbronn.

Digitized by Google

Straßburg haben, und unter den beiderseitigen Schiffern, und überhaupt eine solche Ordnung entworfen werden soll, worauf beider Theile Nutzen und auch der dabei betheiligten Kaufmannschaft Vortheil erzielt wird; zuvor sollen aber die dabei beiderseits Betheiligte und Sachverständige darüber gehört werden». Mit diesem Vertrag wurde den Schiffern des Neckartales neben der ausschließlichen Neckarschiffahrt die Schiffahrt auf dem Rhein geöffnet, deren Nutzung sie mit den Kurmainzern gleichberechtigt teilten, mit Ausnahme der diesen gemeinsam mit den Straßburger Schiffern auf Grund des Vertrages von 1681 verbleibenden Straßburger und Schweizer Güter.[1] Straßburg war bei diesem Vertrag leer ausgegangen und wandte sich, da es seine Rechte auf die Rheinschiffahrt durch diese Teilung verletzt sah, um Schutz an den französischen Hof, der, auch von Kurpfalz aufmerksam gemacht, sich seiner Stadt annahm und bereits im folgenden Jahre den Vertrag von 1681 für nichtig erklärte, den Mainzer Rezeß von 1749 ignorierte und für Straßburg die freie Rheinschiffahrt in Anspruch nahm. Es kam zu Unterhandlungen, die am 28. April bezw. 29. Mai 1751 zu dem sogenannten Mainzer Definitiv-Vertrag[2] der Kurfürsten der Pfalz und von Mainz mit Frankreich führten. Der am 28. April in Mannheim abgeschlossene Vertrag mit dem Kurfürsten der Pfalz — und mit ihm haben wir es hier vornehmlich zu tun — sicherte den pfälzischen Schiffern mit den mainzischen gleichen alternativen Anteil an der Schiffahrt nach Straßburg während des ganzen Jahres, allerdings blieben den Straßburgern Schiffern zur ausschließlichen Bergfahrt davon unabhängig 6 Wochen zur Zeit der Frankfurter Messe, sowie ein weiterer Monat vorbehalten, welcher durch das Los zu bestimmen war; das Los traf den Wintermonat Januar! Als weitere Hauptpunkte dieses Vertrages kommen für die kurpfälzischen Schiffer hier in Betracht: Art. 2. «Sa Majesté Très-Chrétienne agrée la convention entre les Electeurs de Mayence et Palatin à présent régnans du 10 février 1749 . . . .» Art. 6: «Un Traitement égal sera fait aux bateliers Strasbourgeois, Mayençois et Palatins par rapport aux droits à acquitter aux bureaux de péages . . . .» Art. 8: «Les bateliers Palatins de même que les Mayençois ne pourront se servir d'autres timoniers, bateliers et valets nécessaires pour remonter à Strasbourg que de Strasbourgeois; ceux-ci de leur côté prêteront aux bateliers Palatins les même aide et secours qu'aux Mayençois et les traiteront sur un pied égal, tellement que les bateliers Palatins ne payeront pas plus que les Mayençois pour salaire de timoniers, bateliers et valets et pour fret de bateaux servant à alléger enremontant de Spire à Strasbourg. Strasbourg aura soin

[1] Löper, S. 113; Zeller, S. 48, Bemerk. S. 42; siehe auch Eckert.

[2] Abgedruckt bei Löper, S. 238 ff.

Digitized by Google

à ce qu'en aucun temps il ne manque de bateaux d'allége de timoniers, bateliers et valets pour aider les bateliers Mayençois et Palatins; que si cela arrivoit, ces derniers pourront se servir d'autre aide et secours.»

Nunmehr war der Status, der gleichzeitig die breite Rechtsbasis für die Schiffahrtsverhältnisse der Rheinschiffahrt bis zum Lüneviller Frieden bilden sollte, folgender: Mainz und Kurpfalz hatten die gemeinschaftliche alternierende oberrheinische Fahrt; die Neckarschiffer außerdem ausschließlich die Neckargüter; Straßburg zwei 6wöchentliche Meßperioden für französische und Schweizer Güter und den Januar, zusammen 4 Monate.

Diese neugeschaffenen Verhältnisse bedurften, sollten sie mehr als eine verkehrspolitische Eintagsschöpfung sein, bei den beteiligten Mächten entsprechender Schiffahrtseinrichtungen, in denen die gegenseitigen Beziehungen ihren geordneten Ausdruck und wechselseitige Regelung erhalten mußten. Das hatte man auch alsbald erkannt und schon der Nebenrezeß zum 1749er Vertrag bestimmte, «daß den churpfälzischen Schiffern die Hälfte der churmainzischen Fahrt nach Straßburg in Zukunft und für beständig verbleibe und daher immer zwischen Mainzer und Pfälzer Schiffern abgewechselt, auch zu diesem Beruf die neuangenommenen Rheinschiffer reciproce mitgetheilt werden sollten»; es wäre dies als der Anfang eines Schiffer-Registers zu betrachten. Was aber einer straffen, politisch zusammenfassenden Organisation hauptsächlich der pfälzischen Schiffer von vornherein hinderlich und hemmend entgegenwirken mußte, war die innere Uneinigkeit, waren die Mißhelligkeiten und Kompetenzstreitigkeiten, die, hervorgerufen bald durch berufliche, bald lokale Sonderinteressen, in den Kreisen der Schiffahrttreibenden hier sporadisch, da kontinuierlich zum Ausbruch kamen. So glomm vor allem zwischen den Schiffern des Oberamts Mosbach und denen von Heidelberg ständig ein Funke latenter Feindseligkeit, der, geschürt von den kompetenzeifersüchtigen Behörden, vornehmlich durch gelegentliche terroristische Ambitionen seitens des Heidelberger Neckargrafen, von Zeit zu Zeit hell aufflackernd, grelle Streiflichter warf auf diese Batrachomyomachie; diese gab ein getreues Bild der zerfahrenen politischen Zustände unseres ganzen deutschen Vaterlandes in jener Zeit, projiziert auf das engere Gebiet des Neckartals. Schon im Jahre 1741 erging ein Schreiben[1] des Heidelberger Neckargrafenamts nach Heilbronn, dessen Magistrat aufgefordert wurde, zwei Haßmersheimer Hümplern, die, entgegen der charakteristischen Bestimmung, daß die Heidelberger Schiffer vor anderen zu bevorzugen seien, in Mannheim nach Heilbronn geladen hatten, hier die Fracht vorzuenthalten und diese nach Heidelberg einzu-

[1] Städtisches Archiv Heilbronn.

Digitized by Google

senden. Die Gegensätze verschärften sich nur noch, als einerseits die Heidelberger Schiffer immer mehr für die Großschiffahrt in den Vordergrund traten und damit die Mosbacher, insbesondere die Haßmersheimer Hümpler für die Leichtschiffahrt in den Hintergrund drückten; auch kam das Übergewicht des Heidelberger Gebiets über das Mosbacher Land durch seine wachsende Einbeziehung in eine staatswirtschaftliche Sphäre immer mehr zur Geltung und in dieser fand es für die Schiffahrtsinteressen noch in der Spezialbehörde des Neckargrafenamtes seine Stütze. So kam es im Laufe des Jahres 1750 zwischen den Oberämtern Heidelberg und Mosbach wegen des Geleitsrechtes auf dem Neckar zu Streitigkeiten, in deren Verlauf der Neckargraf für sich die Jurisdiktion über die dem Oberamt Mosbach untertanen Schiffer, für Kurpfalz das Hoheitsrecht auf dem Neckar in Anspruch nahm. Zudem entstand den Heidelberger Schiffern zu diesen alten Streitigkeiten von anderer Seite ein neuer unerwarteter und darum nur gefährlicherer Gegner. Durch die Freilassung der Rheinschiffahrt für die Neckarschiffer fühlte sich die Mannheimer Rheinschiffer-Bruderschaft benachteiligt und darum veranlaßt, ihrerseits größere Ansprüche auf die Beteiligung an der Neckarschiffahrt zu erheben. Da sich die pfälzische Regierung, welche die Neckartaler Bruderschaft in jeder Weise protegierte, nicht zu derlei Konzessionen verstehen wollte, verschärften sich noch die ohnehin schon bestehenden Gegensätze zwischen der Heidelberger Neckarschiffer- und der Mannheimer Rheinschiffer-Bruderschaft. Und als die Heilbronner Kaufleute vom Neckargrafenamt auf Ansuchen der Mannheimer Bruderschaft durch den Heilbronner Magistrat aufgefordert wurden, mit den Schiffern über Frachtlohn, Prozenten-Abzug und Gewichtsbestimmung sich durch Entsendung von Bevollmächtigten nach Mannheim zu verständigen, erklärten die Heilbronner Kaufleute dem dortigen Magistrat unterm 8. Mai 1748 schriftlich[1], «daß, da jener Vorschlag nur einseitig von der Mannheimer Rheinschiffer-Bruderschaft herrühre ohne Zuziehung der Heidelberger Neckarschiffer-Bruderschaft, und diese Brüderschaften wegen der Neckarschiffahrt in Streitigkeiten befangen seien, bevor sich beide Bruderschaften geeinigt hätten und ehe festgesetzt worden sei, welche Bruderschaft von Heilbronn bis Mainz und Frankfurt und von da bis nach Heilbronn die Güter zu führen das Recht habe, ohne welche Bestimmung vorauszusehen sei, daß keine Übereinkunft Bestand halte: sie die Heilbronner Kaufleute sich nicht entschließen könnten, nach Mannheim Bevollmächtigte zu senden und in Verhandlungen sich einzulassen». Endlich auf mehrfache Aufforderung des Heidelberger Neckargrafenamts ernannte der Heilbronner Handelsstand drei Deputierte, die sich am

[1] Zeller, S. 49.

Digitized by Google

22. Januar 1722 in Heidelberg einfanden[1], um mit dem Landschreiber und Neckargrafen Wrede in Gegenwart der pfälzischen Rhein- und Neckarbruderschaften über die Mittel zu beraten, wie man den eingerissenen Übelständen steuern und der Neckarschiffahrt aufhelfen könne. Man einigte sich schließlich auf eine Frachterhöhung unter der Bedingung gleichzeitiger Einführung der Umfahrts-Ordnung, Bestimmung des Lade-Quantums und Sicherheitsleistung der Schiffer in Gütern. Als daraufhin die kurpfälzische Regierung unterm 23. September und 30. Oktober 1752 den Heilbronner Magistrat ersuchte[2], die dortigen Handelsleute zur Zahlung der in Heidelberg ausgemachten Frachterhöhung anzuhalten, erklärten diese, vor Erfüllung der genannten Bedingungen auch nicht eine erhöhte Frachtenzahlung eintreten zu lassen. Vor deren definitiven Normierung hatte die zur Regulierung der Schiffahrtsfracht und zur Festsetzung einer Taxe eingesetzte Kommission beschlossen[3], daß bis zu ihren endgültigen Beschlüssen kein Schiffer Fracht unter 45 Kr. annehmen sollte. Daran kehrten sich die Mannheimer Schiffer wenig und noch weniger die Mainzer Faktoren, die mit 40 Kr., hauptsächlich bei ersteren, Schiffsraum genug fanden. Groß war die Entrüstung der Neckartaler über ihre Mannheimer Kollegen, die, ohne zu den damals etwa jährlich 900—1000 fl. betragenden Neckarbaukosten regelmäßig beizutragen, die Preise verdarben. Auf ihr Drängen erging dann endlich im Jahre 1753 die «mit schon so vielem Seufzern und Bietten unterthänigst abgewartete Fracht- und Umbfahrts-Ordnung».[4] Diese höchst interessante Ordnung, die über die Gestaltung der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse auf dem Neckar ausführlichen Aufschluß gibt, reguliert die Neckarschiffahrt in allen Einzelheiten und ist für deren weitere Entwickelung mit grundlegend. Charakterisiert ist sie durch die in der Zeit durchaus nicht vereinzelte Tendenz, den größeren potenteren Großschiffern möglichst weitgreifende Privilegien und das Monopol für die pfälzische, durch Verträge von 1749 bezw. 1751 erweiterte Rheinschiffahrt zu sichern, auf Kosten der weniger potenten, die auf den Neckar wenn möglich in die Reihen der Hümpler zurückgedrängt werden sollten. Auch die Hümpler waren mit der Ordnung in die letzte definitive Phase jener Umwandlung eingetreten, in deren Verlauf die kleineren in der Fahrstrecke den Schiffern gleich-, nur im Transport minderberechtigten, selbständigen Kleinschiffer mehr oder weniger unselbständige auf die Neckarstrecke beschränkte Leichtschiffer wurden, deren Schiffe, im Gegensatz zu den früheren Humpelnachen, immerhin 350—500 und mehr Zentner führen konnten. Der berufliche Differenzierungsprozeß im Neckarschiffergewerbe war zugleich mit den

[1] Zeller, S. 50. — [2] Zeller, S. 51. — [3] General-Landesarchiv Karlsruhe.
[4] Original im General-Landesarchiv Karlsruhe.

Digitized by Google

wachsenden Schiffstypen, deren größte als Rheinschiffe den Neckar nicht mehr befahren konnten, damit auf folgenden Status vorgeschritten. Erstens: eine mit den Mainzern in der Rheinschiffahrt alternierende Minderzahl vermögender «Rangschiffer». Dieser Titel war ihnen verliehen zur Bezeichnung als Teilhaber an den Rängen, deren nach Mannheim 6, ins Neckartal 14 und zwar nach Heidelberg 10, nach Haßmersheim 4 fielen, erstere auf 16 Partizipanten, letztere auf 6 verteilt. Zweitens: die größere Zahl der Hümpler, die sich einmal aus den früheren Hümplern, zum andern aus den nicht in die Reihe der Rheinschiffer aufgenommenen Neckarschiffern rekrutierten. Sie führten in einer auch für sie ausführlich festgelegten Umgangsordnung (Art. 14) als Leichtschiffer die Berg- und Talgüter von und nach Mannheim auf dem Neckar, und zwar Kaufmannsgüter, während ihnen auf dem Rhein der gleiche Transport wie den Nächlern auf dem Neckar zustand. Drittens: die Nächler führten in ihren Fahrzeugen auf dem Neckar: Hausrat, Holz, Baumaterialien, Kohlen, Gips, Obst etc. (mit Ausschluß aller Kaufmannsgüter). Die Zahl der Rangschiffer, die auf dem Rhein und geleichtet auf dem Neckar fuhren, betrug nach Art. 4, dadurch, daß mehrere sich in einen Rang teilten, auch zwei Überränge vorhanden waren: 22, mit den Mannheimer 7: 29. Die Hümpler waren einige 50 an Zahl[1], «die der Nächler aber ist um vieles stärker; nach Heilbronn aber kommen in der Regel auch nicht mehr als einige und fünfzig Nächler».

Die jener neuen Ordnung zugrunde liegenden und die durch sie neugeschaffenen Verhältnisse kennzeichnet eine später bei anderer Gelegenheit entstandene kleine — allerdings tendenziöse — Streitschrift[2], deren Verfasser als Neckar-Schiffahrts-Kommissar in Heilbronn über die einschlägigen Verhältnisse jener Zeit durch seine Tätigkeit, zum Teil wohl auch noch durch Augenschein, wohl informiert war; allerdings ist seine Darstellung nicht frei von einseitig individualistischen Anschauungen. Er schreibt: Die Rheinschiffer «waren lieber Monopolisten und Herren der ärmeren Neckarschiffer, als daß sie diesen gleiche Befahrungsrechte zugestanden, oder sich durch einzelne Verträge in Überschlagung der Neckargüter von dem großen in die leichteren Schiffe eingelassen oder eigene leichte Neckarschiffe neben den Rheinschiffen sich angeschafft hätten. Unter der Anführung des — wie ihn ein von dem Neckargrafenamt der Neckartaler Rangfahrts-Genossenschaft unterm 8. Februar 1788 zur Nachachtung mitgeteilter Aufsatz benennt — «arglistigen» Bomatsch, eines Mannheimers Rheinschiffers, wußten die Pfälzischen Rheinschiffer die reicheren Neckarschiffer in ihr Interesse zu ziehen,

[1] Zeller, S. 56. — [2] Zeller.

Digitized by Google

ihre Regierung für sich zu gewinnen und die ärmeren Neckarschiffer zu ihren Knechten zu machen». — «Sie wußten es daher so einzuleiten, daß dem vorherigen Rheinschiffer und dem damaligen reicheren Neckarschiffer, welcher imstande war sich ein großes Rangschiff anzuschaffen, das ausschließende Recht der pfälzischen Rheinschiffahrt, dem Neckarschiffer aber, welcher nicht imstande war, eigene große Rheinschiffe zu erbauen, die Befahrung des Neckar mit seinem leichteren Schiffe überlassen wurde. Damit aber der Transport der Waren (woran dem Heilbronner Handelsstand sowie der ganzen durch den Neckar Waren beziehenden Handelswelt am meisten gelegen sein muß) nicht durch Aus- und Einladen, Niederlage in Warenhäuser, aufgehalten, durch doppelte Speditionskosten gegen vorher nicht verteuert wurde, so wurde der vorher einzeln freiwillig ausgeübte Überschlag in leichtere Schiffe zum allgemeinen Gesetz gemacht.» «Jeder pfälzische Rheinschiffer, den die Ordnung der Fahrt des Neckargutes traf, mußte zuerst in Heilbronne Thalgut laden und durfte dann erst nach Mainz fahren, um daselbst Berggut zu holen. Belief sich das Thalgut auf 1000 bis 1200 Zentner, so kam der Rheinschiffer mit so vielen Humplern als er nötig hatte, selbst nach Heilbronne, holte das Thalgut ab; war aber weniger Thalgut vorhanden, so ließ er sich dasselbe durch den Krahnenmeister in Heilbronn zusenden, ladete dann in Mannheim ohne das weiter abwärts bestimmte Gut an das Ufer oder an einem Krahnen oder in ein Lagerhaus zu bringen geradezu im Strome selbst aus den Hümpelschiffen in sein Rheinschiff oder, wie es in der Schiffersprache genannt, schlug von dem Neckarschiff in das Rheinschiff über. Dasselbe geschah auch bei den aufwärts bestimmten oder Berggütern durch Überschlag von dem Rheinschiff in das Neckarschiff ohne die Waren an das Land oder in den Krahnen oder das Waghaus in Mannheim zu bringen, von Schiff zu Schiff im Strome selbst. Der ganze Transport ging aber auf Rechnung des Rhein-Rangfahrers und nur an diesen nicht an den Hümpler, hielt sich der Heilbronner Handelsstand, wenn über Unterschlagung oder Vernachlässigung der Frachtgüter Klagen entstanden; der Rangschiffer aber nahm seinen Regreß wieder an den Hümpler, der von dem Rangschiffer den Frachtlohn nach einer Taxe zu empfangen hatte.»[1]

Wie nun aber schließlich alle einschneidenden Neueinrichtungen im Wirtschaftsleben für einen Kreis von Beteiligten in der Übergangszeit auch ihre — wenn häufig auch nur vorübergehenden — Nachteile im Gefolge haben müssen, erfreute sich auch die neue Ordnung nur recht

[1] Zeller, S. 57 ff.

Digitized by Google

geteilter und einseitiger Sympathien. Speziell der Heilbronner Handelsstand, von je durch seine etwas autokratische Energie ausgezeichnet, sah durch diese obrigkeitliche Ordnung sich den Weg abgeschnitten, den Schiffer in seine Hand zu bekommen und nahm in mehrfachen, teils direkt, teils über Stuttgart laufenden Beschwerden[1] Veranlassung, sich über Eigenmächtigkeiten der Schiffer in der Auswahl der Ladung (sperrige Güter wurden gern vom Transport zurückgestellt) zu beklagen. Und doch hatte diese Ordnung einem auf allen Seiten deutlich zutage getretenen Bedürfnis nach Regelung abgeholfen. Die Zahl der Schiffer im Neckartal war mit der Zeit so groß und so übersetzt geworden, daß sie sich aufs Geratewohl an den Ufern in Frankfurt und Mainz einzufinden pflegten (s. a. Ordnung), dort bei den Faktoren und Spediteuren einander die Fracht abjagten und sich gegenseitig unterboten; sie mußten so monatelang an den Ufern verweilen und hatten mittlerweile während ihres langen Aufenthaltes den Frachtbetrag im voraus für die Lebensbedürfnisse aufgebraucht und, wenn sie endlich ihre Bergfahrt vollendet, nichts zurückgelegt; andrerseits hatten die Kaufleute durch das monatelange Ausbleiben der Waren erheblichen Schaden gehabt. — Trotz der fraglos durch sie erfolgten Besserung wurde die Ordnung nur Ausgangs- und Anknüpfungspunkt neuer Differenzen. Beständige Zwistigkeiten und Anliegen wegen einzelner geschmälerter oder zu Unrecht verweigerter bezw. vergebener Ränge sind fortan an der Tagesordnung und bei dem immerhin komplizierten Turnus auch kaum zu vermeiden. Besonders aber die württembergische und heilbronnische Handelsschaft fand auf Jahrzehnte hinaus der Klagen und Beschwerden kein Ende. Überdies kam die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Neckarstraße damals stark in Rückgang, und diese wurde von der Mainschiffahrt derart in den Hintergrund gedrängt, daß die «Neckar-Konkurrenz» ihr gegenüber besonders um Mitte des 18. Jahrhunderts nicht aufkommen konnte.[2]

Die Neckarschiffahrt blieb damals im wesentlichen auf den eigenen Landesverkehr beschränkt. Weiter hinaus führten insbesondere die in jene Zeit fallenden großen pfälzischen Auswanderungen nach Pennsylvanien, die auch bis an die See wenn möglich zu Schiff erfolgten. Ein Auswanderervertrag von 1754[3] setzt den Tarif pro Person von Heilbronn bezw. Heidelberg nach Rotterdam auf 10 fl. an, Kinder unter 12 Jahren die Hälfte, Gepäck für eine Haushaltung frei.

Die wehrlose Abhängigkeit von der Gestaltung der Handelsbeziehungen wurde in ihrer vitalen Bedeutung für die Neckarschiffer

[1] General-Landesarchiv Karlsruhe. — [2] Zöpfl, Fränkische Handelspolitik.
[3] General-Landesarchiv Karlsruhe.

Digitized by Google

noch verstärkt durch eine schwankende Verkehrspolitik. Freilich war diese kaum noch anders möglich in einer Zeit, da bei der Vielseitigkeit der Aufgaben, die teils an den Staat von selbst herantraten, teils von seiner omnipotenten Staatsfürsorge erfaßt wurden, diese Verpflichtungen infolge der Häufung der Anforderungen sich nicht eines gleichbleibend nachhaltigen Interesses und einer intensiven, geordneten verkehrswirtschaftlichen Handhabung erfreuen konnten. Das regierungsseitige Interesse für die Neckarschiffahrt, das im Gefolge der Verträge von 1749 und 1751 die Rangordnung von 1753 gezeitigt hatte, ließ allmählich nach, die Neckarroute verlor in den 60er und 70er Jahren des 18. Jahrhunderts mehr und mehr an Bedeutung und begann zu veröden. Im gleichen Verhältnis mit dieser wachsenden Geschäftslosigkeit mußte die große Zahl nicht einmal frei konkurrierender Schiffahrttreibender, die infolge der verschiedenen Rangordnungen im Prinzip gleichermaßen am Schiffahrtsertrag partizipierten, zur Folge haben, daß diese ideellen Anteilquoten immer geringer, die Einkünfte immer stockender und seltener, damit die gegenseitige Animosität nur um so schärfer wurde und Differenzen jeder Art Tür und Tor sich öffneten. Dem entspricht es, wenn um jene Zeit die Bitten um Erteilung eines ganzen statt eines halben Neckarranges und dergleichen mehr sich häufen, waren doch diese Neckartaler Ränge ein von vielen heißersehntes Privileg, das in guten Zeiten seinen Mann recht gut genährt, in ungünstigen ihn wenigstens durchgebracht haben mag.

Einig zeigten sie sich alle nur in gemeinschaftlicher Anfeindung der Marktschiffer, die bei jeder geeigneten und ungeeigneten Gelegenheit ihre wirtschaftliche Superiorität als legitimierte Monopolisten fühlen ließen. Dieses unkluge Verhalten hatte zunächst die Folge, daß die Heidelberger Krämerzunft sich im Jahre 1760 dagegen auflehnte, daß zollbare Waren von Mannheim nach Heidelberg nur durch die Marktschiffer geführt werden sollten, wodurch viele Unzuträglichkeiten entstünden; sie erlangten wenigstens für den Fall der Behinderung des Marktschiffes die nachgesuchte Erlaubnis. Im übrigen aber durfte jeder Waren nach Belieben nach Mainz führen und nur die Heilbronner Güter fielen in den Rang. Das Ladequantum war inzwischen erhöht worden und betrug 1763 1500 Zentner, 1766 bereits 1600, indes wurden auch diese mit allerhand Kunstgriffen zu überladen versucht. Überhaupt war die Umfahrtsordnung inzwischen immer mehr in Verfall geraten. Man beschloß daher im Jahre 1766 sie zu reorganisieren und eine Vereinbarung zwischen der Heidelberger Neckar-Bruderschaft und den Mannheimer Mitgliedern der Fahrtgenossenschaft wurde stipuliert, wonach jedes Überladen mit Ausschluß aus der Rangordnung bedroht,

Digitized by Google

auch die Gnadenreisen, mit denen viel Mißbrauch getrieben worden war, beseitigt wurden, wie man fernerhin auch eine eigene Unterstützungskasse für besondere Unglücksfälle beschloß. Schließlich wurden an Stelle des Mannheimer (in der Ordnung von 1753 angeordneten) Beschauamtes 2 Heidelberger bezw. Mannheimer Schiffsleute eingesetzt, die in Verbindung mit dem Heidelberger Neckargrafen bezw. dem Mannheimer Zollschreiber in Zukunft die Schiffe zu visitieren und zu brandzeichnen hatten. Dieser von den Rangfahrern vereinbarten näheren Konvention, die neben einem engeren Zusammenhalt auch eine Stärkung und Erweiterung der neckargrafenamtlichen Wirkungssphäre bezweckte, wurde allerdings seitens der Regierung die Bestätigung versagt. Immer zwingender erwies sich jedoch als notwendig eine schließlich auch durchgeführte strengere Beaufsichtigung der Handhabung jener Bestimmungen betr. die Überladung über das stipulierte Quantum; diese wurde freilich auch in der Folgezeit noch ebenso häufig versucht, wie streng geahndet. Außer und neben den Überladungen war es vor allem die Schleichschifferei, die den Neckarhandel aus der geregelten Bahn zu bringen drohte, die Schiffahrttreibenden aber erheblich schädigte, zum Teil durch eigene Schuld. Hauptursache mögen nämlich die Rangschiffer selbst gewesen sein; diese wollten wohl ihre Monopolvorrechte gar nicht hart und weit genug ausüben, den damit übernommenen Verpflichtungen aber nach Möglichkeit aus dem Wege gehen. Obwohl sie ihre Tour bis nach Frankfurt ordnungsgemäß auszuführen hatten, stellten sie dort häufig gar nicht bei oder hielten sich mit dem Schiff nicht so lange auf, bis der rangnachfolgende Schiffer zur Ablösung an seinen Platz kam. Wenn dann die Frankfurter Kaufleute es vorzogen statt die versandfertigen Waren mit Schaden liegen zu lassen, sie durch einen noch nicht im Range fahrenden Schiffer zu verladen, erblickten die Rangschiffer in dieser Erschleichung des aus dem Range fahrenden Schiffers und nicht etwa in eigener Unzuverlässigkeit die Ursache dieser auch «Schlamasselei» genannten Schleichschifferei. Nachdem sich dann vom Jahre 1764 der Frankfurter Handelsstand mehrfach beschwert hatte, daß die Rangfahrer zuerst und hauptsächlich in Mainz anlegten und Frankfurt, den eigentlichen Endpunkt der Tour, zum Schaden der dortigen Handelsinteressen vernachlässigten, wurde schließlich im Jahre 1769 der Frankfurter Wasserbestätter verpflichtet, den Schiffern ihre Meldung auf Formularen folgenden Inhalts zu attestieren: «Daß Schiffer... von ... den ... mit ... Geschirr ... Schölch hier angekommen und darauf den ,.. wieder abgefahren, wird hierdurch attestieret. Frankfurt, den ... 17 .. Von dem Wasserbestätter». Trotzdem dauerten — soweit sich verfolgen ließ — bis 1793 die Beschwerden fort, daß nur der

Digitized by Google

kleinste Teil der lagernden Güter aufgeladen wurde. Auch die Mainzer Spediteure, wiewohl sie und die dortige Kaufmannschaft die sogenannten Nebenfahrten gelegentlich wohl selbst begünstigt haben mögen, klagten über «grobes Benehmen und trotziges Aussuchen der feinen Güter und Nichtannahme der gröberen, mehr Raum einnehmenden oder auch solcher von denen der Frachtlohn geringer war».[1] All derartigen Ungehörigkeiten, der Schmugglerei und Nebenfahrten wurde, nachdem die von der Fahrtgenossenschaft zur «Aufrechterhaltung der Umgangsordnung und zur Hebung des Commercii» getroffene Konvention im Jahre 1767 unbestätigt geblieben war, scharf aufgepaßt. Zu diesem Zweck traf man im Jahre 1769 unter anderem die Bestimmung, daß alle Schiffe bei der Durchfahrt durch die Mannheimer Brücke zu visitieren wären; damit kam man anscheinend aber nur vom Regen in die Traufe, insofern im Jahre 1774 vielerseits Beschwerden erhoben wurden, man müsse dem zur Verhütung der Schmuggelei und zur Überwachung der Verordnungsdurchführung eingesetzten Brückenmeister zur Vermeidung aller Chicanen die «Hände versilbern und die Gurgel schwenken»; allerdings mag er den Schiffern bei ihren Praktiken und Geschäftskniffen, Schmuggeleien und den Schlamasselgütern ein unerwünschter unbequemer Aufpasser gewesen sein. Als alles nichts nützte, verfielen die Mainzer auf den letzten Ausweg, die Frachten den Rangschiffern nach Möglichkeit zu entziehen. Teils transportierte der Mainzer Kaufmann, wenigstens die Güter, die unbedingt zum Neckar mußten, durch Mainzer Schiffer; diese durften an den pfälzischen Ufern Güter, die zunächst nicht für den Neckar bestimmt waren, ausladen. Zu diesem Zweck wurde das Gut an die Adresse Mannheimer Kaufleute gerichtet und diese sandten es wieder als eigenes auf den Neckar als Spediteure weiter. Zum andern und großen Teil aber ging der Mainzer Kaufmann so weit nur irgend möglich mit seinen Transporten von der in solcher Weise unpraktikablen Neckarroute auf andere vorteilhaftere Verkehrswege über. Solche Wege eröffneten sich ihm gerade damals. Zunächst der Neckarschifffahrt alter Rivale vom Main, der gerade in jener Zeit sich zu einer neuen Kraftentfaltung aufraffte. Durch den am 5. Juli 1764 zwischen Mainz und Ansbach abgeschlossenen Vertrag, worin man übereinkam, die «vollkommene Freiheit des Kommercii und der direkten Schiffahrt auf dem Maynstrome gänzlich herzustellen»[2], sowie durch den zwischen Mainz und Würzburg am 6. September 1766 abgeschlossenen Handelsvertrag, durch den «die unschätzbare Schiffahrt auf dem Maine erleichtert und der Güterzug von den unnatürlichen

[1] Zeller, S. 64. — [2] Zöpfl, S. 169.

Digitized by Google

Abwegen wieder zum Main zurückgeleitet werden» sollte[1], wurde eine Förderung der Mainschiffahrt, mit ihr eine Neubelebung des fränkischen Handels beabsichtigt und begonnen. Die Erfüllung dieser Aufgabe mußte die gegensätzlichen Interessen der pfälzischen Handelspolitik unbedingt schädigen, vor allem aber konnte sie die Neckarschiffahrt um ihren Verkehr bringen und brach legen. Hauptzweck der neugeschaffenen, einheitlich zielbewußten fränkischen Handelspolitik war es, den österreichischen, Tiroler, bayrischen, Regensburger und Nürnberger, in erster Linie aber den schwäbischen Güterzug, der in dem letzten Jahrzent bereits mehr oder minder vom Main auf den Neckar übergegangen waren, ersterem zurückzugewinnen.[2] Neben diesem alten Rivalen der fränkischen Mainroute war aber dem pfälzischen Neckarverkehr durch den badischen Oberrheinhandel plötzlich und unvermutet eine neue Konkurrenz entstanden. Hier hatten nämlich um die Mitte des 18. Jahrhunderts die am rechten Rheinufer jenseits Straßburgs in Schreck (später Leopoldhafen) ansässigen Bauernschiffer an Stelle des bisherigen Transportes von Landesprodukten nach und nach die Beförderung von Gütern aller Art begonnen und dieselbe mehr und mehr ausgedehnt.[3] Besonders in der Richtung von Mainz zu Berg beförderten sie Waren, welche angeblich nur zum eigenen Verbrauch, in der Tat aber nach dem Breisgau und Württemberg bestimmt waren, so daß sie hier in direkten Konflikt mit der Neckarroute kamen. Baden war nun aber an den die Rheinschiffahrt regelnden Verträgen von 1749 und 1751 nicht beteiligt, man wollte oder konnte also Baden um seiner neuerrichteten Schiffahrt weder von dem am meisten geschädigten Straßburg noch von Mainz, noch auch von Mannheim aus beikommen. — Es «befehden sich so die letzten Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts zwei Territorienkomplexe um den Rhein-Donauhandel: der südwestliche, im wesentlichen pfälzisch- bezw. badisch-schwäbische und der fränkische»[4]; und die Pfalz mit der in zünftlerische Ordnungen eingeschnürten Neckarschiffahrt sah sich auf der einen Seite der energischen fränkischen Verkehrspolitik und der damit aufblühenden Mainschiffahrt, auf der anderen Seite der mannigfach, so erst jüngst durch einen Hafenbau in Schreck begünstigten Oberrheinschiffahrt Baden-Durlachs gegenüber, die sich frei von fesselnden Verordnungsbanden entwickelte.

Am empfindlichsten mußte der mit dieser doppelseitigen Konkurrenz verbundene Verlust und Rückgang Heilbronn treffen, das an der Kreuzung der großen Verkehrsstraßen von Ungarn nach Frankreich, von Italien nach Holland, und an der Grenze der fränkisch-schwäbischen

[1] Zöpfl, S. 193. — [2] Zöpfl, S. 178 ff. — [3] Löper, S. 116 ff. — [4] Zöpfl, S. 206.

Digitized by Google

und oberrheinischen Kreise gelegen, auf den Speditionshandel mehr als irgend eine andere beteiligte Stadt angewiesen war; durch den Ausbau der durch das Weinsberger Tal führenden Landstraße, sowie der Straße über Lauffen und Besigheim nach Stuttgart hatte Heilbronn seine so günstige Verkehrslage inzwischen noch weiter verbessert. Von Heilbronn ging darum auch der erste Anstoß zu einer weiteren erneuten Reorganisation der Schiffahrtsverhältnisse auf dem Neckar aus, auf deren damaligen Zustand noch kurz einzugehen ist.

Es betrug damals (1773) durch Weiterteilung und Zuwachs die Zahl der Ränge bezw. der daran beteiligten Interessenten:

Heidelberg . . .	10 Ränge,	6 Interessenten
Mannheim . . .	6 »	22 »
Haßmersheim . .	4 »	6 »
Im ganzen . . .	20 Ränge,	34 Interessenten.[1]

Dabei wirkte gerade für Haßmersheim die Anteilschaft mehrerer Interessenten an einem Range deswegen um so ungünstiger, weil diese im Gegensatz zu den Schiffern der Residenzstadt Mannheim und des blühenden Heidelberg außer der Rangreise keine andere Gelegenheit hatten mit der Schifferei etwas zu verdienen. Und doch waren sie im gleichen Verhältnis, wie die Verkehrsfrequenz des Neckars abnahm, bei der immer seltener ausgeübten und immer weniger lukrativen Rangschiffahrt mehr und mehr auf die freie anderweite Ausübung des Gewerbes angewiesen, sollte nicht ihr ganzes im Schiff investiertes Kapital in der Zwischenzeit ertraglos bleiben. Die Kalamität war inzwischen für Kaufleute, Spediteure und Schiffer noch dadurch ärger geworden, daß sich mit der Zeit vormalige Holz- und Kohlenschiffer, Frucht- und Weinführer in die Neckarrangfahrt eingeschlichen hatten, wenig bemittelte Elemente, an welche die Kaufleute, die ihnen bei der Mainzer und Frankfurter Fahrt an die 15 bis 20000 fl. anzuvertrauen hatten, im Falle der Veruntreuung oder Verwahrlosung der Güter keinen Rekurs nehmen konnten, während andererseits der Spediteur den mittellosen Schiffern zum voraus einen Reisevorschuß von 3—600 fl. kreditieren mußte, ohne den sie die Fahrt nicht antreten konnten, eventl. auch noch einen zweiten Vorschuß zur Abreise von Mainz. Da von Frankfurt und Mainz jährlich ca. 30 Rangschiffe mit Gütern abfuhren, woran über 40 Rangschiffer im Turnus partizipierten, traf den einzelnen in-

[1] Dies und das Folgende über Heilbronner Verhältnisse aus dem Heilbronner städtischen Archiv, besonders aus den Handakten, Korrespondenzen und Instruktionen des dortigen Ratskonsulenten Schreiber, sowie zum Teil aus einem umfassenden Promemoria desselben.

Digitized by Google

folge dieser Übersetzung des Numerus die Fahrt nur etwa alle 15 bis 18 Monate. War er dann davon etwa zwei Monate auf der Fahrt, so mußte er vom Erlöse dieser die übrigen ca. 15 Monate mit Weib und Kind zehren, während sein ganzes Kapital, das in Schiff und Geschirr steckte, brach lag. Da sich ihnen ein anderer Erwerb in einer Zeit die von Gewerbefreiheit nichts wußte, nicht bot, mußten sie mit allerhand Übergriffen, Unterschleifen und Unregelmäßigkeiten etc. ihre Gewinnchancen zu verbessern trachten. So soll das auf 1600 Zentner fixierte Ladequantum oft bis auf 2000 bis 2200 Zentner überschritten worden sein, wodurch sich naturgemäß die Abfahrt des betreffenden Gutes wesentlich verzögerte, zugleich aber der Transport selbst in hohem Maße gefährdet wurde. Eine Besserung hierin trat erst ein, seit die schweren Geldstrafen sowie die Konfiskation des Frachtlohns in Mannheim beim Überschlagen des Gutes sogleich exekutiert wurde. Der Umstand, daß sich den Rangschiffern so selten ihre Haupterwerbsmöglichkeit bot, hatte naturgemäß zur Folge, daß der Frachtlohn in die Höhe geschraubt wurde. Die Frachten standen damals von Frankfurt nach Heilbronn 48—52 Kr., von Mainz nach Heilbronn für schweres Gut (und das war das meiste) 45 Kr., leichtes (z. B. Baumwolle und Hopfen etc.) 1 fl. 20 Kr., schlechtes (Blei, Farbholz etc.) 40 Kr., geringstes (Erz, Kreide etc.) 30 Kr. Das im Jahr durchschnittlich zu Berg beförderte Gut soll damals (1769) 70000 Zentner, der dafür gezahlte Frachtlohn ca. 8740 fl. betragen haben. Über den tatsächlichen Verdienst eines Schiffes fehlt jeder Anhalt, doch gestattet die Tatsache vielleicht einen ungefähren Rückschluß, daß damals die Schiffer, denen es an einem eigenen Schiff oder an den zur Reise erforderlichen Mitteln fehlte, und die daher nicht imstande waren, die Fahrt selbst zu machen, den einzelnen Rang um 20 Karolinen (ca. 220 fl.) und mehr verkauften. Die Verhandlung der Ränge hatte allerdings bald darauf aufgehört. Zum Besten der Witfrauen der Rangschiffer, die man bisher für Nichtausübung ihres Rangrechts mit 100 Reichstaler pro Rangreise abgefunden hatte, wurden jetzt (1773) jedem Schiffer von der Fracht 15 fl. einbehalten, wovon «eine Casse formiert und der Wittwe für ihren Rang ein Genuß gereicht» wurde. Nachdem wegen der hohen Lebensmittelpreise für die Jahre 1770—1771 die Fracht um 5 Kr. per Zentner erhöht worden war, somit für Mainz—Heilbronn von 45 auf 50 Kr., für Frankfurt—Heilbronn von 52 auf 57 Kr., kamen die Neckarrangfahrer im Jahre 1771 mit Erfolg um erneute Frachterhöhung bezw. deren Fortbestand ein und zwar wollten sie (entsprechend der Mehrforderung der ab Mannheim lichternden Hümpler um 2 Kr.) eine Zulage von 5 Kr. per Zentner ab Mainz, eine solche von 8 Kr. ab Frankfurt. Auch baten sie um Ab-

Digitized by Google

stellung der von Heilbronn damals eingeführten Usancen, die Güter zu frankieren, wodurch den Schiffern die Fracht erst bei ihrer Heimkehr ausgezahlt wurde, obendrein noch in schlechter Münze, worüber sich die Schiffer bereits im Jahre 1765 beschwert hatten. Schließlich gab auch die Abwickelung und Abfertigung am Heilbronner Kranen vielfach Ärgernis; dadurch, indes kaum weniger auch durch das getrennte und oft verspätete Eintreffen der Hümpelnachen wurde eine schnelle Entladung verschleppt. Diese gegenseitigen Beschwerden der Heilbronner Faktoren und der Schiffleute, mehr noch aber der allmählich eingetretene Verfall der Neckarstraße legte den Gedanken einer beiderseitigen Verständigung nahe. Wählten doch bereits 1773 all die Güter, die auf dem Wege nach Schwaben, der Schweiz, Bayern und den österreichischen Landen bisher auf dem Neckar Heilbronn passiert hatten, andere Routen. Österreich ließ die holländischen Güter über Hamburg auf der Elbe nach Magdeburg und weiter durch die billige sächsische Axfracht transportieren, Bayern und die Augsburgischen Häuser bedienten sich des Mains und waren ganz von der Neckarstraße abgekommen, die Schweizer und nach Oberschwaben, sogar Stuttgart bestimmten Güter zogen vielfach die rheinische Schreckroute vor. Auf dieser machte die billige Fracht, die von Mainz für schweres und leichtes Gut nur 32 Kr. betrug, sodann die an keine Rangfahrt gebundene Betriebsfreiheit, an der sich auch Mainzer, Pfälzer und Speyrer Schiffer ad libitum beteiligten, den Nachteil reichlich wett, der etwa hier wegen der häufigen geringen Zollgebühren sich ergab.[3]

Die um ihren Speditionshandel mit gutem Grund ängstlich besorgten Heilbronner regten zum Zweck einer Hebung der Neckarschifffahrt eine Konferenz an, die im Jahre 1773 in Heidelberg abgehalten und von Vertretern der kurpfälzischen Regierung, darunter dem Neckar-

[1] Es waren zu entrichten an Zöllen von Frankfurt und Mainz:

bis Heilbronn		bis Schreck	
	in Höchst	Mainzischer Zoll.	
	» Mainz	do.	
	do.	Überschlag.	
	» Oppenheim	Pfälzischer Zoll.	
	» Gernsheim	Mainzischer Zoll.	
	» Mannheim	Pfälzischer Zoll.	
Mannheim	ev. Überschlag.	Philippsburg	Speyrischer Zoll.
Neckargemünd	Pfälzischer Zoll.	Germersheim	Pfälzischer Zoll.
Neckarelz	do.	Speyer	Überschlag von Massengütern und einigen andern Artikeln.
		Schreck	Bad. Durlacher Zoll.

Digitized by Google

grafen, dem reichsstädtischen Ratskonsulent Schreiber von Heilbronn, Vertretern der Schiffer und der Heilbronner Spediteure besucht war. Von der einen Seite wurde Reduzierung der Ränge auf 12, Herabsetzung der Fracht, Kautionsstellung der Schiffer von 1000 Reichstaler zur Sicherheit der Kaufleute, sowie strenge Beobachtung der Überladungs- etc. Vorschriften und eventl. wirksame Bestrafung gefordert; auf der anderen beschwerte man sich über allzu lange Liegezeiten, über Auszahlung in schlechter, nicht konventionsmäßiger Münze bezw. zu niedrige Umrechnung, sowie schließlich und nicht zum wenigsten darüber, daß die vier Spediteure sowie auch alle Heilbronner Krämer sich (im Gegensatz zur Ordnung von 1753) 6 % statt 5 % in Abzug brachten. Das Hauptergebnis dieser Heidelberger Konferenz, auf der sich Heilbronn nach wie vor gegen die Errichtung einer pfälzischen Schiffsfaktorei in Heilbronn sträubte, war die im Juni 1773 getroffene Vereinbarung, daß von Nr. 1 der nächsten Rangfolge an wieder die alte Fracht zu bezahlen war, wogegen sich die Faktoren mit 5 % Abzug begnügen sollten; die Liegtage wurden in Meßzeiten auf 6, im übrigen auf 3 Tage bestimmt. Auf die Frankfurter Güter sollte die Frachtreduzierung keine Anwendung finden, weil inzwischen der Höchster Zoll wesentlich erhöht worden war, man verständigte sich für diese schließlich auf 54 Kr. Diese Heidelberger Konferenz war der erste in einer Reihe von Schritten, die in der nächsten Zeit von verschiedenen Seiten unternommen wurden, die Neckarschiffahrt wieder zu beleben und zu heben. Ihr zeitliches Zusammentreffen und ursächliches Zusammenwirken mit dem in den 70er Jahren auf der Mainroute sich vollziehenden handelspolitischen Rückschlag zeitigte als erwünschten Erfolg die seitdem bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts steigende Entwickelung des Neckarhandels.

Mannigfaltig war der Kreis derjenigen Interessen- und Machtgebiete, die auf die Gestaltung und Entwickelung des Neckarverkehrs direkte Einwirkung ausübten. Anfangs fast lediglich an die Intentionen einer Reihe kleiner weltlicher und geistlicher Grundherren gebunden, deren eigenwirtschaftliches Schiffahrtinteresse nicht über die mehr oder minder engen Grenzen des eigenen Gebietes hinausging, entwickelte sich dann die Verkehrsgestaltung auf dem Neckar im wesentlichen gleichsam als die Resultante aus dem Widerspiel zweier merkantilistischer Wirtschaftstendenzen. Beide suchten sie das — ursprünglich gemeinsame — Ziel einer Handelsblüte — allerdings auf verschiedenem Wege — zu erreichen. Beide sahen sich dazu gedrängt, durch eine Anzahl von natürlichen, politischen und wirtschaftlichen Gegensätzen, die, damals noch kaum merklich, später mit rapider Gewalt, sich in der Rivalität von Mann-

Digitized by Google

heim und Heilbronn kristallisierten. Auf der einen Seite war diese Tendenz das schiffahrtsfreundliche Streben des kurpfälzischen Territorialstaats, auf der anderen das speditionsfreundliche Gegenstreben des Heilbronner Stadtstaates. Und wie die politische Selbständigkeit und Bedeutung jenes Territorialstaats mehr und mehr wuchs, die des Stadtstaats allmählich schwand, in gleichem Maße wurde der pfälzische Einfluß an Wucht und Intensität überwiegend, während Heilbronns Gegeneinfluß nur an Zähigkeit gewann, was er an Wirkung verlor. — Eine neue staatswirtschaftliche Epoche in der Wirtschaftsgeschichte der Neckarschiffahrt, durch vereinzelte Abkommen hier und da sporadisch vorausgekündet, begann nunmehr, als sich im ursächlichen Zusammenhang mit der wachsenden verkehrswirtschaftlichen Entfaltung die Interessensphäre zu einer interterritorialen Ausdehnung erweiterte. Auf deren politische Veranlassung ist hier noch einzugehen.

Im Jahre 1778 hatte Karl Theodor von der Pfalz sein bayerisches Erbe in München angetreten. Mit einer zollpolitischen Maßregel[1], die den die Kurpfalz passierenden nach Bayern bestimmten Waren vor den die fränkische Route benutzenden eine Zollprämie zukommen ließ, begann er alsbald seine neue Handelspolitik, deren Ziel es war, «bei der Vereinigung der curbayrischen Erbländer mit den curpfälzischen einen gegenseitigen Kommerzialverband zu Wege zu bringen, dem Aktivhandel von einem Lande in das andere zur Erhaltung der sonst an Fremde ausfließenden Gelder möglichst Vorschub zu geben, den Warentransit auf die unter der neuen Macht stehenden Ströme, Straßen, Städte einzuleiten, und also den Nahrungsstand in einen besseren Flor, als er es bis dahin war, zu setzen».[2] Dabei mußte einer freien und starken Entfaltung dieser Verkehrspolitik gerade für die Neckarschiffahrt der Rückschlag noch besonders die Wege ebenen, der auf der konkurrierenden Mainstraße durch die dortige handelspolitische Bewegung und durch eine sich zum Zollkrieg auswachsende Entfremdung zwischen Kurbayern und dem hochstiftlich würzburgischen Franken in den 1770er Jahren[3] erfolgte. Mit der automatischen Präzision einer Wage stieg, als der Mainhandel sank, der Neckarhandel empor. Bereits im Jahre 1777 beabsichtigte[4] Karl Theodor in Heidelberg eine Niederlage zu errichten, um von dort nach Süden und Südosten, sogar bis nach Nürnberg, ins Herz der fränkischen Wirtschaftsinteressen, Handel zu treiben.[5]

[1] Albert, Geschichte des bayrischen Zollwesens. — [2] Zöpfl, S. 231 ff.
[3] Zöpfl, S. 231 ff. — [4] Zöpfl, S. 232 ff.
[5] Bereits im Jahre 1780 sollte die Handlungsinnung ein Handlungsparere begutachten, welches die Regierung von den Räten Brentano und Reinhard sr. aus Stuttgart eingezogen hatte. Es handelte sich um die Fragen: wie man der ver-

Digitized by Google

Als er nun das größere pfälzisch-bayrische Wirtschaftsgebiet in seiner Hand vereinigte, widmete er sich der Hebung der Neckarschiffahrt nur um so intensiver und vereinigte in Heidelberg eine diesbezügliche Konferenz, zu der, durch Schreiben des Neckargrafenamts vom September 1781 aufgefordert, auch der Heilbronner Magistrat als Bevollmächtigten den städtischen Syndikus Becht entsandte.[1] Hier wurden — soweit er die Neckarschiffahrtsinteressen berühren sollte — die Vorberatungen gepflogen für den unterm 16. Juli 1782 zwischen Württemberg und Kurpfalz abgeschlossenen Haupthandlungsvertrag, dem der Präliminarvertrag vom 8. August 1781 und ein Zusatzvertrag betreffend den Salz- und Weinhandel vom 27. Februar 1782 bereits vorausgegangen waren.[2] Der Vertrag, der auf 20 Jahre hinaus geschlossen war, enthielt die beiderseitige Zusage, «alles beizutragen, die fast gänzlich gefallene so natürliche und bequeme Verbindung zwischen den beiden Hauptflüssen, dem Rhein und der Donau mittelst der Neckarschiffahrt aufs neue herzustellen und in Aufnahme zu bringen, Wasser- und Straßenbau zu befördern und Zölle zu verringern».[2] So bildeten in der süddeutschen Territorialwelt Kurpfalz, Württemberg und Kurbayern einen handelspolitischen Dreibund, welcher vermöge seiner Gewichtigkeit den Rhein-Donauverkehr zum großen Teil nach Südwesten hinziehen mußte.[3] — In dem Traktat hatten sich beide Teile verpflichtet, die Neckarschiffahrt zwischen Cannstatt und Mannheim in Gang zu bringen und für gründliche Abhülfe aller Schwierigkeiten dabei zu sorgen, deswegen stets «eine freundschaftliche Kommunikationspflege zu unterhalten» und in Unterhandlungen auch mit der Stadt Heilbronn sich darüber ins Einvernehmen zu setzen. Dementsprechend setzte die kurpfälzische Kommerzialkommission, die neben der schon um die Mitte des Jahrhunderts eingesetzten Schiffahrtskommission in Mannheim eigens eingerichtet worden war, den Heilbronner Magistrat unterm 6. Dezember 1782 von der beabsichtigten Hebung des Neckarhandels in Kenntnis mit dem Hinzufügen, «da nun die Reichsstadt Heilbronn an allem, was die Aufnahme und Beförderung der Neckarschiffahrt betrifft, bis hierher großen Anteil genommen hat; so wollen wir auch nicht ermangeln, denen hoch- und vielgeehrtesten Herren unser wirkliches Vorhaben zu dem Ende freundnachbarlich zu eröffnen, damit Hochdieselben Ihrerseits einen verständigen Handelsmann mit nöthiger Vollmacht und Instruction unverweilt anhero abordnen mögen, der an diesem wichtigen Ge-

fallenen Neckarschiffahrt aufhelfen und wie man die Spedition der Güter nach Oberschwaben und in die Schweiz erhalten könne. (W. Zeiler, Mannheims Handel im 17. und 18. Jahrhundert, 1892.)

[1] Zeller, S. 68. — [2] Zöpfl, S. 232 ff. — [3] Zöpfl, S. 232 ff.

Digitized by Google

schäft gemeinschaftlich mitarbeiten helfe».[1] Der Heilbronner Magistrat[2] entsandte daraufhin die Handelsleute Alexander Orth und Moritz Rauch mit Vollmachten nach Mannheim zur gemeinschaftlichen Beratung mit der pfälzischen Kommerzialdeputation.

Die eigentlich kaufmännische Ausnutzung der so überaus günstigen Verkehrskonjunktur erfolgte aber nicht in Heilbronn, sondern in dem durch zwei Vertragsbestimmungen in hervorragendem Maße begünstigten Cannstatt, im wesentlichen dadurch, daß ein dortiger Spediteur die Gunst der Situation recht erfaßte. Herzog Karl Eugen von Württemberg hatte sich in dem Traktat verflichtet, den Fluß bis Heilbronn in Jahresfrist zum Gütertransport vollkommen brauchbar zu machen und den Zoll für das Schiff von 28 auf 18 fl. herabzusetzen.[3] Vertragsgemäß verbesserte nun die württembergische Regierung mit beträchtlichem Aufwand das Fahrwasser des mittleren Neckars, so daß er mit Ladungen von 400 Zentner befahren werden konnte, während gleichzeitig durch den Zollnachlaß die aus Württemberg nach Bayern eingeführten Güter den Neckar herauf um 10 Kr. per Zentner billiger als über den Main geliefert werden konnten.[4] Diese Schwäche des alten Rivalen erfaßte und nutzte zuerst der Cannstätter Bürgermeister Weeber aus. Im Jahre 1780 Schiffsfaktor geworden, begründete er daselbst eine Speditionsfirma Gsell, Reinhard & Co., der er selbst angehörte.[5] Diese neue, durch den lebhaften Wasser- und Landtransport kräftig prosperierende Speditionsfirma nahm nun — ursächlich und profitierend — hervorragenden Anteil an der nun folgenden günstigen Entwickelung eines regen Neckarverkehrs (besonders zu Berg). Sie hielt bis gegen Ende des Jahrhunderts an und ließ sogar den Gedanken eines direkten Schiffsverkehrs zwischen Cannstatt—Stuttgart und Frankfurt diskutabel erscheinen.[6] Der Talverkehr von Cannstatt, der sich bisher nur auf Landeserzeugnisse (wie Neckarwein, Neckarpflaumen) beschränkt hatte, verfrachtete jetzt vornehmlich auch italienische und österreichische Produkte; zu Berg gewann der Zug an Kolonialwaren, die auf dem inzwischen noch weiter und vollkommener ausgebauten Straßennetz zum Teil von dem neuaufblühenden Heilbronn, zum Teil von Cannstatt weiter spediert wurden. Die neue Cannstätter Speditionsgesellschaft errichtete inzwischen in Lauingen an der Donau eine Filiale, die durch Zirkulare und Reklame, mehr aber noch durch kurfürstliche Privilegien in Schwung kam. Diese letzteren gewährten zum nicht geringen Ärger der fränkischen Maininteressenten unter anderem ihren Gütern auf 20 Jahre einen $^3/_4$ Zollnachlaß bei allen pfalz-bayrischen Zollstädten.[7]

[1] Zeller, S. 70. — [2] Zeller, S. 70. — [3] Pfaff, S. 137. — [4] Huber II, S. 3.
[5] Pfaff, S. 137. — [6] Huber II, S. 3. — [7] Zöpfl, S. 235.

Digitized by Google

Damit war aber trotz der krampfhaften Gegenanstrengungen des Würzburger Handelsstandes auf Jahre hinaus der Rhein-Donau-Transit sowie der übrige Güterzug von Rhein und Frankreich definitiv vom Main auf den Neckar gelenkt.

In den nächsten Jahrzehnten zentralisierte sich der Neckarhandel in 3 Städten, in dem durch Fürstengunst und eigene Rührigkeit aufblühendem Mannheim, in dem alten Hauptstapel- und Speditionsplatz Heilbronn und in dem durch Rührigkeit und eine glückliche Handelskonstellation nicht minder wie durch persönliche Tüchtigkeit sich aufschwingenden Cannstatt. Hier hatte im Jahre 1788 die aufblühende Speditionshandlung Gsell, Reinhard & Co. der Stadt ihre Kranen-, Wag- und Lagerhausgefälle für 225 fl. jährlich abgepachtet und damit der städtischen Faktorei, die sie tatsächlich schon vorher in Händen hatte, auch rechtlich ein Ende gemacht. Ferner richtete sie zwischen Cannstatt und Heilbronn die in Verfall geratene regelmäßige Fahrtverbindung durch ein Marktschiff neu ein. Dieses ging Samstags von Cannstatt ab und Dienstags von Heilbronn dahin zurück; «bei der Ankunft in Cannstatt aber standen schon Fuhrwerke bereit um sie weiter nach Oberschwaben, Bayern, Franken, in die Schweiz und nach Straßburg zu bringen»; auch Reisende wurden für 20 bis 30 Kr. mitgenommen; wenn irgendein Hindernis sich der Fahrt entgegensetzte, beförderte man die Ware ohne Erhöhung der Fracht zu Lande. Diese stark benutzten 2 Marktschiffe, denen meistens eines oder mehrere Beischiffe zugegeben wurden, verkehrten auf dieser Strecke in Fahrten, die etwa 5 bis 6 Tage dauerten, und trugen etwa 250 bis 300 Zentner. Die Wasserfracht betrug von Heilbronn bis Cannstatt 24—28 Kr., von da bis Stuttgart kostete der Transport weitere 6 Kr., während sich die Axfracht bei einem allerdings nur 1 bis 2tägigem auf 37—40 Kr. stellte. Von Cannstatt aus betrug alsdann die Fracht für den Landtransport nach Straßburg 1 fl. 24 Kr., nach Nürnberg 1 fl. 30 Kr., nach Ulm 48 Kr., nach Augsburg 1 fl. 32 Kr.[1] Das zur Vertretung der Firmeninteressen in Heilbronn errichtete Gsellsche Comptoir wurde später (1791) als fünfte dortige Faktorei angenommen. — Auch in Heilbronn war man nicht müßig geblieben, und man hatte zunächst sich zu einer Herabsetzung der Durchgangszölle für die nach Cannstatt gehenden Güter von $2^1/_2$ auf 1 Kr. per Zentner verstanden.[2] Vor allem suchte Kurpfalz jetzt mehr als je sich daselbst gerade für die Schiffahrts- und Handelsangelegenheiten eine kräftige Interessenvertretung zu schaffen. Schon im Jahre 1779 hatte die kurpfälzische Regierung den Heilbronner

[1] Pfaff, S. 137; Huber, S. 4. — [2] Zeller, S. 72 f.

Digitized by Google

Handelsmann Adam Lang zum kurpfälzischen Kommerzialagenten in Heilbronn mit dem Titel eines kurpfälzischen Hofkammerrates ernannt und, nachdem sie in einem Schreiben vom 30. November 1779 den Heilbronner Magistrat davon in Kenntnis gesetzt hatte, in einem zweiten Schreiben vom 6. Juni 1780 die Funktionen dahin bestimmt, daß «der Kommerzialagent Lang in Heilbronn zum Beistand bei dem curpfälzischen Schifferstand in allen Fällen den Auftrag erhalten habe». Doch damit nicht genug hatte man dem Hohenlohe-Schillingsfürstischen Regierungsrat Fischer den Titel eines kurpfälzischen Kommerzial-Residenten gegeben, und den Magistrat unterm 3. März 1780 davon benachrichtigt, ohne indes der mit dem Titel verbundenen ihm anvertrauten Funktionen Erwähnung zu tun; «er machte aber größere Ansprüche auf Ehrenbezeugungen und Abgaben-Freiheiten als der Agent Lang».[1] Erst nach Abschluß der pfalzbayerisch-württembergischen Verträge erhielt Fischer von Kurpfalz, zu gleicher Zeit auch der bis dahin in Heilbronn wohnhafte württembergische Hofrat und Pfleger Heigelin von Württemberg ein förmliches von den resp. Fürsten signiertes Kreditive gleichen Wortlauts, welches die beiden Handels-Residenten im Jahre 1785 dem Heilbronner Magistrat übergaben. Darin hieß es, daß jeder dieser Männer den besonderen Auftrag habe, darauf aufmerksam zu sein, «daß die zwischen beiden Höfen zur Emporbringung der Neckarstraße und -Schiffahrt von Mainz und Frankfurt nach Heilbronn und Cannstatt getroffenen Verträge zur Vollziehung kommen, besonders aber über alle in das Schiffahrts- und Fuhrwesen sich einschleichende Mängel sowie über die etwa zur Verbesserung dienenden Vorschläge fleißig Bericht zu erstatten; wovon dem Magistrat in Heilbronn Nachricht gegeben werde, mit dem Ersuchen, den Spediteurs und anderen, so es zu wissen nötig, hiervon Eröffnung zu machen, damit dieselben, wo in Ausübung der Schiffahrt oder des Fuhrwesens durch beider Hülfe Lande etwas mit Grund zu desiderieren oder ein und anderes zur Verbesserung der Neckarstraße anzubringen sein sollte, sich an beide Beauftragte, Heigelin und Fischer, wenden und durch dieselben jedes Hofs Entschließung darauf empfangen mögen. So wie auch der Heilbronner Magistrat ersucht wurde, denselben, wenn sie aus Gelegenheit des ihnen erteilten speziellen Auftrags etwas in beider Höfen Namen dem Magistrat vorzutragen hätten oder sich veranlaßt sehen sollten, beider Höfe Schiff- und Fahrleute sich etwa gegen Heilbronner Bürger intercedendo anzunehmen, allen Glauben beizumessen und willig an die Hand zu gehen.»[2] Dazu dürfte sich ihnen oft genug Gelegenheit geboten haben, standen

[1] Zeller, S. 72 f. — [2] Zeller, S. 75.

Digitized by Google

doch die pfälzischen Schiffer mit den Heilbronner Spediteuren und Faktoren auf stetem Kriegsfuß. Dabei war man gegenseitig vollständig aufeinander angewiesen. Wenn die Spediteure den Schiffern für die Reise bis zu 400, ja 600 fl. auf 2 bis 3 Monate vorstreckten und sie ihnen bei ihren Korrespondenten, d. h. den Handlungshäusern, deren Eigentum die Waren waren, in Oberschwaben, Bayern, Tirol, der Schweiz das Inkasso der Frachtbeträge besorgten, so gingen sie doch auch nicht ohne hinreichende Entschädigung für ihre Mühewaltung und den Zinsverlust aus. Gaben sie auch als Ertrag aus der 1753 auf 5 % festgesetzten, bald darauf auf 6 % erhöhten und Mitte der 70er Jahre wieder auf 5 % normierten Speditionsprovision nicht mehr als 900—1000 fl. an, so ist das doch augenscheinlich ein tendenziös entstellter Betrag, der beträchtlich hinter dem tatsächlichen Verdienst zurückbleiben dürfte. Überdies bezogen sie auch noch vom Warenempfänger — also doppelt — etwa 1 Kr. per Zentner Provision, die — wieder nach ihrer eigenen kaum höher zu wertenden Angabe — nur etwa 1000—1160 fl. eintrug.[1] Auch hat es den Anschein, als ob die Spediteure außer den offiziellen Vergütungen für Geldvorschüsse den Schiffern noch besondere, privat von Fall zu Fall vereinbarte Provisionen in Abzug brachten. Hauptsächlich dagegen wandte sich wohl auch der durch zahlreiche von seiten der Schiffer lautgewordene Klagen veranlaßte Art. 27, der noch zu besprechenden neuen Rangordnung, der «denen Faktors zu Heilbronn wegen aufhörenden Geldvorschusses keine weitere per Centum mehr gestattet». Damit war rechtlich ausdrücklich normiert, tatsächlich wurde es aber bald wieder außer acht gelassen bezw. umgangen, daß außer den den vier Faktoren zustehenden 5 % keine weiteren Abzüge — an diese so wenig wie an andere Kaufleute etc. — zu bonifizieren seien.

Die hier geschilderte völlige verkehrswirtschaftliche Umgestaltung des Neckarhandels hatte naturgemäß auch den größten Einfluß auf die Entwicklung der Neckarschiffahrt selbst, zumal in ihren wirtschaftlichen Folgewirkungen auf die Verhältnisse der Schiffahrttreibenden. Vor allem erheischte der neue Verkehr auch eine ihm angepaßte Betriebsweise. Die alte Rangfahrtsordnung von 1753 war auch in ihrer Neuredaktion von 1757 ohnehin obsolet, wurde auch fast mehr übertreten als eingehalten. Man entschloß sich darum durch völlige Renovation der alten Ordnung eine dem entwickelten Verkehr entsprechende Betriebsform zu schaffen. Bereits die Heidelberger Konferenz von 1782 hatte sich mit dem Gegenstand befaßt, ebenso eine im Jahre 1783 in Mannheim versammelte gemeinschaftliche Deputation der pfalzbayerischen und württembergischen

[1] General-Landesarchiv Karlsruhe.

Digitized by Google

Höfe, zu der auch durch gemeinschaftliches Schreiben der Bevollmächtigten vom 15. April 1783 der Heilbronner Magistrat zur Teilnahme aufgefordert wurde. Als erfreuliches Ergebnis entsprang diesen unter Hinzuziehung der Schiffahrtsinteressenten gepflogenen Unterhandlungen neben anderem die (im Anhang folgende) Rangordnung, die, 1784 herausgegeben, in wesentlichen Zügen bereits 1782 feststand. Die wichtigste Neuerung war die zur Verhinderung der Überladungen in Art. 3 bestimmte Errichtung von 6 Kompagnieschiffen. Vorbildlich dafür waren vielleicht Straßburger Einrichtungen, wenigstens hatte sich die kurpfälzische Mannheimer Regierung unterm 15. November 1782 nach Straßburg wegen der Einrichtung der dortigen Schifferorganisation gewandt. Unterm 4. Dezember 1782 ging ihr hierauf von der Ankerzunft zu Straßburg der Bescheid zu, es seien «24 Schiffer des größeren Umgangs, welche 4 Last- oder Güterschiff unter sich insgemein besitzen, von diesen Schiffleuten fahren jede Meß Reyße 6 der Tour nach ab und zwar 1 4 Tag zu 14 Tag zween mit einem Schiff» etc., ferner seien 30 Schiffleut (einschließlich obiger 24), «diese seynd zu denen Neben Reißen bestimmt wovon alle 14 Tag einer auch der Tour nach abfahret»[1]. «Zu Abschneidung deren vielen bis anhero getriebenen verbottswidrigen Überladungen» sollten also jetzt auch für den Transport der Neckargüter von Mainz bezw. Frankfurt nach Mannheim 6 Kompagnieschiffe eingerichtet werden und zwar von der Heidelberger Ranggenossenschaft 3, von der Mannheimer 2, von der Haßmersheimer 1, «aus Mitteln deren sambtlich daran participirenden Schiffleuthen» (Art. 3). Maße und Bauart der Schiffe wurden genau festgesetzt (Art. 3) und gleichzeitig das Ladequantum statt wie bisher auf 1600, nunmehr, «auf daß die vornehmlich abzweckende geschwinde beförderung des Transports der Neckargüther zu berg desto sicherer erreicheret werde», künftig auf nur 1500 Ztr. normiert (Art. 2). Die bisherigen Schiffe sollten eventuell, damit sich die Rangfahrer fortan ihrer eigenen Schiffe bedienen konnten, von der neugruppierten Ranggenossenschaft aufgekauft, versteigert und ein eventueller Mindererlös von ihr ersetzt werden, doch blieb es jedem Schiffsbesitzer frei gestellt sein großes Schiff weiter zu anderen Zwecken zu benutzen[2]. Von den Kompagnieschiffen, die bis zur Michaelismesse 1784 fertig gestellt sein sollten (Art. 4), wurden die Heidelberger bei den großen Eisgängen im Frühjahr 1784 zusammengedrängt und fortgerissen. Damit war, was sich der menschliche Geist so fein erdacht, von der brutal zugreifenden Hand der Naturgewalten zerstört. Bezüglich der Einzelheiten dieser auch gesellschaftsrechtlich bemerkenswerten Ranggenossenschaft sei auf die im Anhang folgende Ordnung verwiesen. Bei

[1] Mohl, Handakten. — [2] General-Landesarchiv Karlsruhe.

Digitized by Google

ihrer grundlegenden Bedeutung ist sie für das Verständnis der weiteren Entwickelung notwendig, wenn auch an dieser Stelle nur in Kürze auf die allerwichtigsten Betriebseinrichtungen bezw. -veränderungen eingegangen werden kann. In Frankfurt und Mainz sollten zu Meßzeiten 3, sonst 1 Schiff ladebereit sein, dessen Nachmann auf ergangene Benachrichtigung hin 6 Tage vor der Abfahrt sich einzufinden hat (Art. 11). Unter Vermeidung aller Nebenspesen ohne Rechtstitel sollen die gesetzmäßigen Betriebskosten nicht mehr einzeln, sondern aus der gemeinsamen Kasse bestritten werden. Aus dieser werden auch die Witwenränge ausgezahlt und eventuell auch besonders ungünstige Reisen entsprechend vergütet, wofern nicht besondere Entschädigungsreisen gewährt werden. Sämtliche Kaufmannsgüter von Frankfurt und Mainz sind nur mit dem Rangschiff nach Mannheim zu transportieren und werden aus den Kompagnie- in die Hümplerschiffe zum Weitertransport auf dem Neckar geleichtert, wobei eine am 1. Mai 1781 erlassene neckargrafenamtliche Verfügung über die Übergabe vom Schiffer an den Hümpler in Geltung bleibt (Art. 22). Die Expedition der Wormser und Heidelberger Güter (Art. 28, 29) ist zur Vermeidung aller Unterschleife genau geregelt, ebenso die Auswiegung der Güter (Art. 24, 25) und die Abwickelung des Lade- und Lagergeschäfts in Heilbronn (Art. 23). Wegen der Einhaltung der Ladevorschrift von 1500 Ztr. findet in Mannheim die Ladekontrolle statt (Art. 16). Überladungen sind bei einmaligem, im Wiederholungsfall dauerndem Rangverlust verboten (Art. 18); die gleiche Strafe erfolgt bei doloser Ausladung auf der Strecke (Art. 18); Anhängschiffe sind verboten (Art. 19) und die Benutzung von Leichtschiffen auf dem Rhein nur unter besonderen Kautelen (Art. 20, 21) gestattet. Ab 11. April 1784 wurde die Bergfracht von Mainz nach Heilbronn auf 40 Kr., von Frankfurt auf 45 Kr., die Talfracht von Heilbronn nach Mainz auf 24 Kr., nach Frankfurt auf 30 Kr. p. Ztr. festgesetzt, der Zoll von der überhaupt nur zur Hälfte zu verzollenden Ladung auf $1^1/_2$ Kr. p. Ztr. an sämtlichen pfälzischen Zollstädten, das Kranengeld zu Mannheim für die auf 1500 Ztr. fixierte Ladung auf 12 fl. (Art. 26). Weiterhin wurde «denen Factors zu Heilbronn wegen aufhörenden Geldvorschusses keine weiteren per Centum mehr gestattet» (Art. 27). «In Ansehung der wegen allzu geringem Leichterlohn abseithen des Humplerstandts geregter beschwehrde» wurde für die Hümpler eine vom Rangschiffer zu zahlende Gesamtzulage von 2 fl. neben dem Leichterlohn von 10 Kr. bestimmt; bei Frachterhöhungen sollte der Hümplerlohn auch entsprechenden Zuschlag erfahren (Art. 32). Schließlich wurde noch, insbesondere was die eigentliche Umfahrtsordnung betraf, die Ordnung von 1753 bezw. 1757 in wesentlichen Punkten bestätigt (Art. 33, 34, 35).

Digitized by Google

Gleichzeitig mit der neuen Rangordnung traten die pfalzbayerisch-württembergischen, zunächst auf 4 Jahre abgeschlossenen Verträge in Kraft, die zugleich den Interessenten bekannt gegeben wurden. So fand am 28. April 1784 zu Mannheim eine Sitzung der Handelsinnung mit 33 Mitgliedern statt, wobei der neue Vertrag «von Wort zu Wort verständlich abgelesen ward und sie vor der darin bedrohten Strafe» gewarnt wurden[1]. — In allerkürzester Zeit begann sich der Handel auf der Neckarroute wieder kräftiger zu entfalten und insbesondere fing der Güterzug durch den Neckar nach Österreich, ein Hauptziel des pfalzbayerisch-württembergischen Vertrages, in Gang zu kommen an[2]. — Gerade aber der lebhafter werdende Verkehr machte weitere Regulierungen erforderlich. Im Anschluß an die neue Rangordnung hatte das Neckargrafenamt unterm 22. Juni 1784 eine Verordnung erlassen, deren Zweck es war, die «beständig auf dem Neckar bei Transportierung derer Kaufmannsgüter vorgehende Diebereien und dadurch denen Kaufleuthen sowohl als Schifferstand verursacht werdenden Schaden und Verdruß» hintanzuhalten. Danach mußte der Rangfahrer in Mannheim dem zum Leichten bestimmten Hümpler die Güter selbst ausliefern und eventuell vorwiegen lassen und ihm das Gewicht der Waren übergeben, «damit sich im Falle eines Mangels der Schiffer an seine Knecht oder sonsten Schulden tragenden halten könne». Der Hümpler war nunmehr für die Ladung, das Gewicht und die richtige Auslieferung haftbar und mußte sie nach dem vom Schiffer erhaltenen Verzeichnis dem Heilbronner Faktor am Kranen abwiegen und falls daran «der mindeste Manco verspühret würde, solches alsdann ihm Hümpler an der Fracht abgezogen und im Fall solche nicht hinreichet der Hümpelnachen selbsten zur Sicherheit der Entschädigung angeschlossen und angehalten werden». Sobald die Ladung übergeben, gewogen und ans Land geliefert war, erlosch die Haftung des Hümplers; dieser brauchte nicht länger als 3 Tage (ausschließlich Sonn- und Feiertags) frei zu liegen, im weiteren Verzögerungsfall Anspruch auf ein tägliches Liegegeld von 3 fl. hatte. —

Kaum war übrigens die neue Ordnung des Schiffahrtswesens unter Dach gebracht, kaum hatte der Neckarhandel sich vor allem doch auch zu gunsten der Schiffer zu heben begonnen, als diese auch bereits mit ihren bisher nur mühsam unterdrückten Forderungen um Erhöhung

[1] Zeiler, Mannheims Handel im 17. und 18. Jahrhundert, S. 27.

[2] So hatte, wie aus einer Beschwerde von Gsell & Co. zu Heilbronn vom 16. August 1784 hervorgeht, damals ein Wiener Haus seit zwei Monaten fünf Mille Zentner Farbholz über Heilbronn und Lauingen gehen lassen. (Mohl, Handakten, Auszüge aus Abels Manualakten.)

Digitized by Google

von Ladequantum und Frachtsatz hervortraten, Forderungen, die fortan, insbesondere während des nächsten Jahrzehnts, sich unaufhörlich wiederholten. — Die in Frage kommenden Punkte und Motive seien hier im Licht von Meinung und Gegenmeinung wiedergegeben. Die kurpfälzische Kommerzkommission spricht sich in einem Gutachten vom 21. November 1785 gegen die von den Rangfahrern erbetene Erhöhung des erlaubten Ladequantums auf 2000 Zentner, vielmehr dafür aus, daß auf 1500 Zentner zu beharren und auf Erbauung der Kompagnieschiffe nach diesem Maßstabe mit allem Nachdruck zu dringen sei. Die Wasserzollbeamten erklärten sich in einer von der Schiffahrtskommission, den Wasserzollbeamten und dem württembergischen Geschäftsträger am pfälzischen Hof, Hof- und Legationsrat Abel, 1788 gehaltenen Konferenz ganz offen für die Schiffer, insofern letztere stets kleinere als ihre wirklichen Ladungen bei den Zollstätten deklarieren. «Sie überließen es höchster Milde, ob man den Rangschiffern bei der gesetzten Taxe der Ladung auf 1500 Centner gleich es an allen Wasserzollstätten geschehe einen kleinen Spielraum von etwa 100 Centner lassen wolle, solchergestalt, daß wenn man auch fände, daß statt der verzollten 1500 Centner sie 1600 Centner zu Heilbronn ausgeladen hätten, man diesfalls keine Nachforderung an sie zu machen hätte; sie glaubten übrigens, daß wenn die Neckarschiffahrt auf jetziger Höhe sich erhalte pro futuro in den Wasserzollgefällen wenig oder kein Abgang sich ergeben dürfte; also zur Beförderung des Nahrungsstandes in allwegen auf dem betretenen Pfade fortzuwandeln ratsam sei, zumal da durch die neue Einrichtung mit dem Brand der Schiffe dem Schifferstande manche Kosten verursacht worden und beim Verfall der Neckarfahrt solche ganz vergeblich angewendet sein würden[1].» Während die württembergische Regierung vertreten durch Abel dafür war, entschied sich die pfälzische nicht minder energisch dagegen, wie aus einem an Abel gerichteten Schreiben des pfälzischen Kommerzialagenten Fischer vom 6. November 1788 hervorgeht: «Nun kommt noch hinzu, daß die Kompagnieschiffe mit einem Kostenaufwande von 1/m fl. im Anfang dieses Jahres gebaut worden sind und der Brand auf 1700 Centner bestimmt wurde. Der Herr Minister (Graf Oberndorff) hat diesen Brand aber verworfen und will, daß nicht mehr als 1500 Centner geladen werden soll. Hierüber hält er so scharf, daß den 4. vorigen Monats der Befehl erging, daß alle Rangschiffer, die über 1500 Centner geladen hätten, ohne weiteres 14 Tage lang mit Wasser und Brod und in der Woche nur dreimal warme Speise, eingesperrt und ihres Ranges verlustig seyn

[1] Mohl, Handakten, Auszug aus den Manualakten Abels.

Digitized by Google

sollen. Dieses Schicksal trifft sogar auch solche, die nur 29 Centner über das Quantum geführt haben, da es doch unmöglich ist, daß der Schiffer bei 40—50 Centner dasselbe errathen soll. Nun müßte also wieder ein neuer Brand und mit neuen Kosten gemacht werden. Der Zweck dieser bestimmten Ladung, ein schneller Transport der in Mainz ankommenden Güter wird aber ebenso gut bei 1700 Centner wie bei 1500 Centner erreicht. Nur daß bei der ersteren Zahl unsere Schiffer bestehen können, bei der letzteren aber zu Grunde gerichtet werden[1] . . .» Auch der Heilbronner Handelsstand sprach sich in einem Gutachten der Faktors G. F. Rund, Gebr. Rauch, J. C. Voltz, Wilh. Rümelin vom 5. November 1788 für das Gesuch aus, jedoch unter der Voraussetzung, daß jedem Schiffer, welcher über 1700 Zentner an den Heilbronner Kranen bringe, die Fracht vom Surplus konfisziert und in eine Kasse zu Gunsten verarmter Schiffer gelegt werden dürfe. — Inzwischen war auch die Verlängerung der pfalzbayerisch-württembergischen Verträge notwendig geworden; es waren 1788 von beiden Regierungen Delegierte «über diesen Gegenstand dahier zu Mannheim unterm 8. und 9. laufenden Monats zusammengetreten, von solchen Unterhandlungen gepflogen worden, und haben sich, da der erwünschte Erfolg der zu Wiederemporbringung der Neckarschiffahrt und Neckarroute durch den Traktat vom 1. Oktober 1783 verabredeten Maßregeln mittelst Heilbronner Krahnen-Register und die hieraus sich ergebende ansehnliche Vergrößerung der Güter-Transporte außer Zweifel gesetzt und zugleich erwogen, auch eingesehen worden, daß bei Nichtbeibehaltung der getroffenen Maßregeln und einer Veränderung einer Frachtbestimmung die Güter von dem Neckar wieder abgezogen zu werden Gefahr liefen, sich unter Vorbehalt höchster Ratification dahin wiederum vereinbaret, daß sämtliche in den Articulis 4, 2, 9, 10 des Tractats vom 1. Oktober 1783 verabredete beiderseitige Fracht- und Zollminderungen, in specie aber der seit 1784 bestehende Neckarfrachttarif auf weitere 8 Jahre a dato ratificationis gegenwärtiger Vereinbarung an, unveränderlich fortdauern, und von einem Teil ohne Vorwissen und Einwilligung eines oder des anderen höchsten Teiles während 8 Jahren nicht verändert werden solle, noch dürfe, wie dann auch über den Inhalt dieses die höchste Genehmigung nachgesucht und gegeneinander verwechselt werden soll»; die neuen Verträge wurden in München am 28. August 1788 ratifiziert. Das Ladequantum wurde schließlich auf 1750 Zentner mit weiteren 50 Zentner Spielraum, das ist auf 1800 Zentner erhöht, und gleichzeitig ward 1789 den Schiffern nach wiederholten Auseinandersetzungen zwischen dem kurpfälzischem Residenten und dem Neckar-

[1] Mohl, Handakten, Auszug aus den Manualakten Abels.

Digitized by Google

grafenamt einer-, dem Heilbronner Magistrat und den dortigen Spediteuren andrerseits, in Anbetracht der hohen Lebensmittelpreise eine, wenn auch nur temporäre Frachterhöhung zugestanden und zwar den Leichtschiffern (Hümplern) von 4 Kr. per Zentner, den Rangschiffern eine solche von 2 Kr. per Zentner.

Sicherlich war es nicht lediglich Wirkung dieser Frachterhöhung, wenn die Blüte des Neckarhandels rascher vorüberging, als irgend jemand erwartet oder befürchtet hätte. Der Neckartransitverkehr in Heilbronn fiel trotz der sehr günstigen Wasserperiode von 103010 Zentner im Jahre 1789 auf 88684 Zentner im Jahre 1790, damit wurde auch ein Teil der handelsfördernden Institutionen aus dem Beginn der 80er Jahre in ihren wirtschaftlichen Wirkungen wenigstens teilweis aufgehoben. Der Rückschlag wurde zum Teil wohl auch schon durch die ungünstige politische Konstellation herbeigeführt. Verstärkt wurde er vor allem dadurch, daß sich inzwischen der Mainhandel auch wieder zu erheben begann, dank einmal dem neuen Kommerzienvertrag, den Würzburg und Mainz angesichts der pfälzisch-württembergischen Koalition einzugehen sich entschlossen, zum andern durch den im Jahre 1785 zwischen Würzburg und Brandenburg abgeschlossenen Vertrag[1], der offen seinen Zweck dahin formuliert, durch Zolleinrichtungen und andere Erleichterungen von seiten Würzburgs und Ansbachs der Neckarroute energisch Konkurrenz zu machen. Und wie diese interterritorialen Handelsverträge am Main nur infolge derjenigen vom Neckar erfolgten, zeigte sich auch in rein geschäftlicher Beziehung eine Parallelerscheinung: auch für den Main gründete sich im Jahr 1789 in Miltenberg ein großes und umsichtig geleitetes Speditionshaus[2]. Allgemein begann sich das Interesse wieder mehr dem Landtransport zuzuwenden und durch die geplante Eröffnung neuer großer Verkehrsrouten nach dem Norden Deutschlands trat an Stelle der die Schiffahrt stimulierenden Konkurrenz der Main- und Neckar-Speditionshäuser auf den Wasserstraßen nunmehr ein die Schiffahrt vernachlässigendes Hand-in-Hand-Arbeiten auf den Landwegen. Ferner machte auch die Rhein-Bodensee-Route über Schreck erneute starke Konkurrenz, und auch das Gätschenberger'sche große Handelsunternehmen in Miltenberg florierte keineswegs zum Besten des Neckarhandels. — Am ersten und meisten hatten unter diesem Rückschlag auch diesmal wieder die Schiffer zu leiden. Die Heilbronner Kaufleute, die ihren Handel gefährdet sahen, bestürmten den Kurfürsten, die im vorigen Jahre nur zeitweilig verfügte Frachterhöhung wieder rückgängig zu machen; man ging darauf ein, veranlaßte aber die Heilbronner Faktoren, gleichzeitig den inzwischen in Übung gelangten Abzug von 3 Kr. per fl. Fracht

[1] Zöpfl. — [2] Zöpfl, S. 280 ff.

Digitized by Google

fortan in Fortfall zu bringen. Vor allem aber wurden die Zollämter zu Oppenheim, Mannheim und Germersheim angewiesen, rücksichtslos auf strengste Verzollungen der die Schrecker Route benutzenden Güter zu halten. Mit diesen Beschlüssen war die Rangschiffer-Fracht wieder auf 42 Kr., die Hümpler-Fracht, die 1789 auf 15¼ Kr. erhöht worden, wieder auf 11¼ Kr. herabgesetzt. Der Hümpler lud damals 250 Zentner und hatte daher auf der Strecke Mannheim-Heilbronn bei 11¼ Kr. Fracht einen Frachtlohn von 46 fl. 52½ Kr., davon hatte er zu zahlen für Pferd, Mietlohn, Hafer, Stallgeld 24 fl., so daß ihm von seiner mit 4 Mann bis zu 14 Tagen währenden Bergreise 22 fl. 52½ Kr. für sich und seine Familie übrig blieben[1]. Vom Rangfahrer konnte man um jene Zeit, da der Verkehr noch nicht geschwunden war, annehmen, daß er jährlich 2 Reisen mit etwa je 300 fl. gleich 500 fl. Jahresverdienst hatte; ein Schiffsknecht erhielt pro Jahr an Kost und Lohn im Wert von 253 fl. 30 Kr. Den Ranggenossen-Witwen wurde das vom Mann eingeschossene Kapital pensionsweise rückgezahlt.

In jener Zeit ist es, daß der fortgesetzte Wettbewerb der Neckar- und Mainschiffahrt für das Schiffergewerbe beider Flüsse eine Periode wirtschaftlichen Rückgangs herbeiführte. Verstärkt wurde er noch und beschleunigt[2] durch die politische Konstellation und die kriegerischen Ereignisse der Folgezeit. Denn als die Revolution in Frankreich zum Ausbruch gekommen war, stockte bei der beginnenden kommerziellen Unsicherheit plötzlich der bisher so lebhafte Pulsschlag von Handel und Verkehr, die Rangfahrt lag zeitweise völlig danieder, der Kredit ging verloren und den Kompagnieschiffern wurden die zum Neubau ihrer Schiffe geliehenen Kapitalien in einer Summe von 6151 fl. beim Neckargrafenamt eingeklagt. Im Jahre 1795 war die Rheinfahrt infolge der kriegerischen Ereignisse gesperrt, damit die Rangfahrt gehemmt und den Schiffern der Verdienst genommen. Als auch Mainz von den Franzosen okkupiert wurde, ward den pfälzischen Schiffern ihr halber durch den 1749er Vertrag zugestandener Anteil am Straßburger Rang, an dem sie noch beteiligt waren, entzogen und ihnen das Zolldrittel nicht mehr bonifiziert, während es die französischen und Mainzer Schiffer weiter genießen konnten. Auch waren die pfälzischen Schiffer schlechterdings nicht länger imstande, den Ansprüchen der Mainzer Schiffer Widerstand zu leisten, die den Vertrag von 1749, der die Mainzer Schiffer vom Transport der Neckargüter ausschloß, dahin ausgelegt wissen wollten, daß die nur durch den Neckar passierenden Güter (der Neckar-Route) nicht mit einbegriffen seien. Bisher hatten es zwar die Pfälzer Schiffer noch durch-

[1] Aufstellung im General-Landesarchiv Karlsruhe. — [2] Zöpfl, S. 261 ff.

Digitized by Google

zusetzen versucht, daß diese Güter in dem Hafen zu Mainz als Neckargut für sie zur Ladung immer abgesondert gehalten wurden[1], sie konnten aber dem starken Werben um die Neckarschiffahrt, seit Mainz französisch ward, nicht länger stand halten; obwohl ihnen ihr privatives Recht erst 1788 von Kurmainz gerichtlich eingestanden worden war[2], wurden die Eingriffe der ausländischen Schiffer sogar auch in den Transport der nach Heilbronn bestimmten Ranggüter immer häufiger. Obendrein führte die durch die Kriegswirren einreißenden Deroute zu einer zuchtlosen, individualistischen Entfesselung aus den Banden der Rangordnung und eine Anzahl «wilder» pfälzischer Schiffer drängten sich, ohne der Rangfahrt einverleibt zu sein, als sogenannte «Nebenschiffer» in noch rücksichtsloserer Weise in das zünftige Schiffahrtsgewerbe ein, als es bereits in den Jahren zuvor unter energischen Protesten der Rangfahrer geschehen war. Überladung und Nebenfahrt bleiben auf Jahre hinaus an der Tagesordnung; die Abstellung dieser Mißbräuche durch die Ordnung vom Jahr 1784 hatte leider nicht lange angehalten. Es war zwar befohlen gewesen, nicht über 1800 Zentner zu laden, «nach und nach aber kehrten die vorigen Mißbräuche zurück, die Rangschiffer hielten sich wieder 3—4 Wochen zu Mainz in Ladung auf, befrachteten sich über die vorgeschriebene Zentnerzahl und wußten dem wachsamen Auge der Schiffahrts-Kommission zu Mannheim zu entgehen»[3]. Die Regellosigkeit des Betriebes durch mainzische und pfälzische Nichtrangfahrer, die den privilegierten Rangfahrern häufig genug Veranlassung gegeben hatte, über Nichteinhaltung der Vorschriften seitens der Mainzer Kaufleute Beschwerde zu führen, hatte zur weiteren Folge, daß sich die Rangfahrer, um möglichst rasch zu alternieren und viel zu laden, unbequeme, Zeit und Raum raubende Transporte nach Kräften fern hielten und besonders auch den Frankfurter Platz wieder arg vernachlässigten. Man entschloß sich darum hier, von neuem zu dem Attestatmittel zu greifen durch ein Kontrollformular folgenden Inhalts: «Daß Schiffer . . . . . von . . . . . mit seinem Geschirr . . . . . unterm . . . .ten . . . . . dahier angekommen, darauf die dermahlen vorhanden gewesene Berg-Güther allhier eingeladen, und unter unten gesetzten Datum wiederum von hier damit abgefahren, ein solches wird hierdurch attestiret. Frankfurt, den . . .ten . . . . . 179 . . Von dem Wasser-Güter-Bestätter». Für die Häufigkeit der Übertretungen gewinnt man einen, wenn auch unsicheren Anhalt aus dem Betrage der Rangfahrt-Strafgelder, die in die Regierungs-

[1] Bemerkungen, S. 41. — [2] Bemerkungen, S. 41.

[3] Mohl, Handakten, Auszüge aus den Akten des Landvoigteigerichts Heilbronn: Eingabe der Heilbronner Spediteure Gebr. Rauch, Zell & Co., Orth, Scheuermann & Co., Joh. Christ. Voltz, Georg Fried. Rund vom 8. März 1803.

Digitized by Google

kasse flossen; sie gebührten zwar der Bruderschaft zur Hälfte, waren aber bis 1803 noch nicht ausgezahlt. Diese Strafgelder betrugen nach einer gelegentlichen Notiz[1] allein in der Zeit vom 1. Oktober 1756 bis 12. Mai 1784 13981 fl. 30 Kr., eine Summe, die auf den einzelnen Schiffer bezw. Hümpler im Durchschnitt repartiert, für jeden einzelnen eine nicht unerhebliche pekuniäre Einbuße und damit wirtschaftliche Schädigung bedeutet; Schuld daran trugen nicht weniger die starren zünftlerischen Schranken, als diejenigen, die sie — weil durch sie beengt — übertraten. Um all diesen Übelständen nach Kräften abzuhelfen, vor allem aber die infolge der politischen und aus diesen resultierenden wirtschaftlichen Wirren damals bereits ganz außer Betrieb gesetzte Rangfahrt wieder in Gang zu bringen, raffte man sich im Jahre 1796 nochmals auf zu einem letzten zähen Widerstandsversuch; man wollte sich dem fortschreitenden Verfall der Neckarschiffahrt entgegenstemmen. Von Vertretern der Rangschiffer, den beiden Brudermeistern und den Heilbronner Kaufleuten wurden folgende, den Kriegszeiten angepaßte und nur für die gegenwärtige Teuerung gültige Frachtsätze vereinbart:

zu Berg:	Rangfahrer:	zu Tal:
1 fl. 45 Kr.	Frankfurt-Heilbronn	1 fl. 10 Kr.
1 » 24 »	Mainz-Heilbronn	— 53 »
	Hümpler:	
— 29 »	Mannheim-Heilbronn	— 24 »
	Marktschiffe:	
— 36 »	Mannheim-Heilbronn	— 30 »
— 30 »	Heidelberg-Heilbronn	— 24 »
1 » —	Frankfurt-Mannheim	— 45 »
— 45 »	Mainz-Mannheim	— 30 »

Dieser abermalige Versuch einer Hebung der Neckarschiffahrt blieb indes ohne praktische Folgen, und als mit dem Frieden von Campoformio der Oberrhein 1797 ganz verloren ging, hörte auch die Rangfahrt völlig auf, die Kompagnieschiffe lagen brach und dem Verderben ausgesetzt. Die Neckarschiffahrt war zu gleicher Zeit mit ihrem regen Förderer Karl Theodor zu Grabe gegangen, der bei seinem Tode (1799) mit einem großen Teil seiner handels- und verkehrspolitischen Pläne auch den einer dauernden Belebung und Hebung von Neckarhandel und -Schiffahrt gescheitert sah.

Zweimal hatte unter Karl Theodors Regierung die Neckarschiffahrt und mit ihr das Schiffergewerbe Freuden und Leiden eines wirtschaftlichen Auf- und Niedergangs durchzumachen. Die politischen Stürme,

[1] General-Landesarchiv Karlsruhe.

Digitized by Google

die zugleich mit den ältesten Institutionen des alten deutschen Reiches auch die mühsam hochgehaltene Neckarschiffahrt um die Jahrhundertwende hinwegfegten, führten aber auch auf wirtschaftlichem Gebiet den frischen Wind individueller Freiheit mit sich, der gerade für die Schiffahrt die Niederwerfung der gewerblichen Schranken, eine Entfesselung von mittelalterlichem Zwang, von Zunft und Rang brachte.

Fünftes Kapitel.

Lokale Entwickelung und Organisation des Schiffergewerbes in den einzelnen Neckarorten des 18. Jahrhunderts.

Zugleich mit der wachsenden beruflichen und sozialen Differenzierung und der gesteigerten gegenseitigen Konkurrenz traten mit der Ausgestaltung der Betriebsordnungen (von 1753 und 1784) im Verlauf des 18. Jahrhunderts allmählich die gemeinsamen hinter den beruflichen Sonderinteressen der Schiffahrttreibenden zurück. Damit verlor das Organ der Interessengemeinschaft, die Neckar-Bruderschaft, allmählich an tatsächlicher Bedeutung; die Bruderschaftsordnung, in ihren Institutionen durch die Tatsachenentwickelung überholt und durch die erwähnten Betriebsordnungen zum Teil abgelöst, blieb in ihrer starren, allmählich unzeitgemäßen Form mit der Zeit unberücksichtigt und wurde schließlich mehr und mehr bedeutungslos: die Bruderschaft war überlebt und zeigte fortan mehr und mehr einen senilen, zänkisch-rechthaberischen Charakter. Halb notgedrungen, halb mit Absicht verzichtete sie darauf, sich einer neuen Entwickelung einzugliedern, die durchaus keine Neigung verriet, sich den traditionellen Formen anzupassen und in das Prokrustesbett zünftlerischer Regulative einzwängen zu lassen. Der Krankheitsprozeß und Todeskampf der Bruderschaft ging allerdings nur ganz allmählich vor sich, hie und da wohl noch von periodischen Zuckungen neuversuchter Lebensfähigkeit unterbrochen, aber doch mit der stetigen Sicherheit einer zehrenden Krankheit. Mit jener der Tradition eigenen Zähigkeit leistete sie ihr noch fast hundert Jahre Widerstand; in deren Verlauf gerieten Bruderschaft und Ordnung allmählich in Verfall und Vergessenheit. — Allerdings in gleichem Maße wie die

Digitized by Google

Neckartalbruderschaft an Bedeutung verlor, scheinen sich allmählich die Lokalzünfte zu — wenigstens im Verhältnis zur Bruderschaft — kräftigeren, selbständigen Organismen entwickelt zu haben. Dies zeigt sich im Verlauf der lokalen Verteilung und Organisation des Neckarschiffergewerbes, wie diese sich im 18. Jahrhundert entwickelten und in das neue Jahrhundert übergingen.

Daß sich das Schiffergewerbe im Neckartal auf die verhältnismäßig kurze Strecke etwa von Heidelberg bis Haßmersheim mehr und mehr konzentriert hatte, beruhte auf natürlichen Voraussetzungen, die als Grundlage historischer Entwickelung sich zu rechtlichen Normen umgewandelt hatten. Den Umstand, daß Wald- und Steinreichtum ebenso wie die relative Armut an Ackerfeld die Neckartalbewohner — und zwar gerade die jener Strecke — auf das Schiffahrtsgewerbe hinwies, hatten die pfälzischen Landesherren in seiner günstigen Rückwirkung und Bedeutung auf Ausübung und Behauptung des eigenen oktroyierten hoheitsrechtlichen dominium Nicari erkannt. Sie hatten verstanden dieses zu stärken, indem sie den Tatsachen Rechtsform gaben in den Bruderschaftsordnungen und Erlässen, welche die Ausübung des Schiffahrtsgewerbes im Neckartal von der Zugehörigkeit zur kurpfälzischen Zunft und von dem in der Pfalz zu wählenden Wohnsitz abhängig machten. Damit waren die gegebenen Verhältnisse eigentlich nur rechtlich normiert, die Schiffer auf die Orte von Haßmersheim bis Heidelberg bezw. Mannheim angewiesen.

In Haßmersheim, dem 776 erstmals urkundlich nachgewiesenen[1], mit der Geschichte des Domstifts Worms, des Deutsch-Ritterordens, der Deutschmeister Egloffstein, der Gemmingen und Berlichingen, der Poppo von Lauffen und Schenk zu Limburg, Horneck von Hornberg, Helmstätt, Neydeck, der Hohenlohe und Leiningen verwachsenen alten Schifferdorf, war schon seit frühen Zeiten die Schiffahrt Haupterwerbsquelle der Bewohner, zugleich auch Hauptursache der verhältnismäßig starken Bevölkerung. Hier hatte sich von allen Orten des Neckartals neben Heidelberg das Schiffergewerbe am kräftigsten entwickelt, eine erfreuliche, noch gegenwärtige Erscheinung, die im wechselwirkenden Zusammenhang mit der Emsigkeit und Rührigkeit steht, die noch bis heutigen Tages die Haßmersheimer auszeichnen. — Haßmersheim war auch, wie erwähnt, (zu Heidelberg etwa im Verhältnis von 1 zu 3) an der Rangfahrt von 1753 und 1784 beteiligt. Hieraus, wie aus dem Umstand, daß der eine Brudermeister der Neckarbruderschaft daselbst ansässig war, läßt sich auf die immerhin für die Neckarschiffahrt recht

[1] 7. Juni 776 urkundliche Erwähnung in der Schenkungsurkunde an Kloster Lorsch.

Digitized by Google

erhebliche Bedeutung des Ortes schließen. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts hatte die fortschreitende schiffergewerbliche Differenzierung im Neckartal für Haßmersheim schließlich das definitive Ergebnis gehabt, daß die Hümpler genannten Neckar-Leichtschiffer — wie auch der später noch anzuführende Bericht hervorhebt — fast ausnahmslos in Haßmersheim ihr Gewerbe betrieben. Dies spricht immerhin für einen gewissen Wohlstand der Gemeinde, deren Entwicklung sich der für die Hümpler günstigen späteren Verschiebung im Neckarschiffergewerbe naturgemäß anschloß. Die Rangschiffer gingen an Bedeutung und an Zahl zurück und kamen für die Neckarfahrt selbst nur noch wenig in Betracht. Die Hümpler dagegen, deren Schiffe und damit ihre Gewerbekapitalien und Einnahmen sich mehr und mehr vergrößerten, gewannen an Bedeutung, Ansehen und materieller und sozialer Stärke. Gerade für die Neckarfahrt rückten sie allmählich in die erste dominierende Stellung ein, sie sind die eigentlichen gewerblichen Vorfahren und Rechtsvorgänger unserer jetzigen Neckarschiffer. Da diese Hümpler sich hauptsächlich in Haßmersheim konzentriert hatten, bezeichnete man ihre dortige Organisation, der ca. 50 Familien zugehörten, geradezu als Hümplerzunft, den von dort erwählten Brudermeister wohl auch als Hümplerbrudermeister; leider ist über diese Zunft weder durch Aufzeichnungen noch durch Urkunden etwas überliefert. — Herzhafte Männer, die auch gelegentlich sich dem Faustrecht nicht abhold zeigten, müssen es wohl gewesen sein; hatte doch die Haßmersheimer Schifferzunft im Jahre 1795 50—60 Mann stark ein unbequem gelegenes Wehr am Neckar (oberhalb des Einflusses der Jaxt am Thalmer Wörth) kurzerhand «destruiret», was naturgemäß sofortige Proteste und Beschwerden der Reichsstadt Wimpfen und des dortigen Ritterstifts zur absehbaren Folge hatte[1]. Auch sonst mögen die Haßmersheimer nicht sonderlich verträglich gewesen sein. Im benachbarten Böttingen wurde Frühjahrs 1798 ein Uferbau zum Schutz gegen das hohe Wasser errichtet, der allerdings den Leinpfad dadurch, daß die Seile hangen blieben, unsicher und, da gerade an jener Stelle der Überritt der Schiffspferde stattfand, die Schiffahrt zu ihrem Nachteil beschwerlich machte; als nun der — bei vielen Gelegenheiten als energisch bewiesene — Schiffsbrudermeister Georg Fried. Nußhaag am 16. November 1798 sich beim Neckargrafenamt beschwerte, leitete man den Streit «von einigen lärmenden und unnachbarlichen Haßmersheimern her».[2] Andrerseits fehlte es ihnen sicher nicht an guten Seiten und die offene Hand für religiöse Zwecke, die den Schiffer heute noch viel-

[1] General-Landesarchiv Karlsruhe. — [2] Wirth, S. 23 ff.

Digitized by Google

fach auszeichnet, scheint ihnen auch damals nicht gefehlt zu haben; das zeigen die Schenkungen an die neue lutherische Gemeinde: am 10. April 1721 schenkte die Ehefrau des Marktschiffers Peter Schreck Klara Maria eine Kommunionskanne; am 20. April 1760 Philipp Heinrich Schreck und seine Ehefrau eine Kommunionskanne mit einem durchbrochen silbernen Löffelchen; am 21. November 1760 der unten erwähnte Anwalt Georg Adam Schreck und seine Ehefrau eine silberne und übergoldete Patene; am 24. Juni 1761 Brudermeister Georg Philipp Kessler ein Legat von 86 fl. 20 Kr., welches in der Almosenrechnung pro 1766 verwendet erscheint; Brudermeister Philipp Schreck am 21. August 1761 auf Tuch gemalte 12 Apostel, die sich in der Kirche befanden, derselbe auf seinem Sterbebett 60 fl.; Schiffer und Kirchenvorsteher Johann Georg Kessler 1771 vor seinem Tode: zur Pfarrei 19 Ruthen Acker an den Leimengruben, zur Schule 17 Ruthen Acker am Bückle, 29½ Ruthen Acker am Armenweg, von seinen Erben treulich gehalten[1]. All diese Stiftungen lassen einen gewissen Wohlstand, aber auch bestimmte Familientraditionen annehmen. — Aus der mehrfach genannten Schifferfamilie Schreck ist es in jener Zeit ein Mann, der in seiner Vielseitigkeit und rastlosen Tätigkeit die Eigenschaften seiner Dorfgenossen in sich verkörpert, ein rechter πολύτροπος. Im Jahre 1760 bewarb sich der Schiffer Georg Adam Schreck von Haßmersheim um das Privileg zur Errichtung eines Marktschiffes von Heilbronn nach Mainz. Er hatte früher bereits mehrere Jahre an dem einträglichen Straßburger Rang teilgehabt, ihn schließlich um 800 fl. an den in der Bruderschaft nicht gerade sonderlich beliebten Schiffer Bachert in Mannheim verkauft, sich 1753 vergeblich um einen neuen Rang beworben, und bezog nun als Anwalt reichliche Sporteln. Er machte vor allem für sein neues Unternehmen geltend, daß bei der mit allzu großen (!) Schiffen ausgeführten Rangfahrt sich die Verfrachtung oft monatelang verzögere und darum hauptsächlich Expreßgut vielfach mit der Achse oder auf dem alten Rivalen, dem Mainstrom, geführt werde. Der um das Privileg angegangenen kurpfälzischen Regierung war die Hauptfrage für die eventuelle Konzession immer, ob sie dem ærario principis ersprießlich, in zweiter Linie folgten die Bedenken, ob damit nicht andere Privilege geschmälert und Gewerbetreibende beeinträchtigt würden, erst in letzter Linie kam dann schließlich das Verkehrsinteresse und dasjenige des Supplikanten in Betracht. Tatsächlich setzten auch die Rangfahrer alle Hebel eines durch keine kameradschaftliche Rücksicht beirrten Einspruchs in Bewegung und erst nach langem Hin und Her wurde 1761 die Errichtung von 2 Marktschiffen auf 16 Jahre genehmigt, gegen eine jährliche

[1] Wirth, S. 57.

Digitized by Google

Abgabe von 50 fl. und Kautionsleistung[1] von 1500 fl.; dabei wurden ihm genau Fahrplan und Taxe etc. vorgeschrieben. Die neuen Marktschiffe, die mit den alten kaum viel mehr als den Namen gemein haben, waren nur für Reisende und Waren in kleinen Paketen oder solche von Eile bestimmt, so daß sie in ihren Funktionen etwa den Landpostwagen entsprachen. Die Schiffe verkehrten, wie das im Anhang abgedruckte Kautions-Instrument ergibt, von Heilbronn nur bis Mainz in direkter Fahrt; sie waren auf lange Zeit die letzten, die Kaufmannsgüter auf Neckar und Rhein ohne Überschlag führten. Unterm 4. November 1761 hatte Schreck dem Heilbronner Magistrat seinen Erlaubnisschein vorgelegt, mit der Bitte um die Erlaubnis zur Mietung einer Stube in Heilbronn, Öffnung des Stadttors zur Winterszeit um 1/28 Uhr am Tage seiner Abfahrt, Platz in der Kirche für ihn und seine drei Leute, zur Ein- und Ausladung in Notfällen an Sonntagen vor und nach dem Gottesdienst. Er erhielt nun auch vom Heilbronner Magistrat die Erlaubnis zur Errichtung der Marktschiffe; gleichzeitig gestattete der Magistrat ihm — unter Verweisung seines Kirchenstuhlgesuchs an die Pfarrpflege — die Einmietung in ein Privathaus und den eigenen Herd (mit der Bedingung seinen Bedarf an Wein in Heilbronn zu kaufen), ferner die für Notfälle erbetene eventuelle Sonntagsladung, Öffnung des Tors am Tage der Abfahrt des Schiffes um 1/28 Uhr zur Winterszeit statt zur üblichen 8 Uhrstunde; dagegen wurde ihm jede Handelschaft und Spedition verboten und ihm zur Verbindlichkeit gemacht, dem Kranenmeister seine Frachtbriefe und Schiffsregister zur Erhebung der ordnungsmäßigen Abgaben vorzulegen. — Schreck mag sich wohl allzu rührig und geschäftstüchtig gezeigt haben, oder die ihm für die Ladung von Kaufmannsgütern gesteckte Grenze war zu eng, um den Betrieb rationell zu gestalten, vielleicht war man auch in Schifferkreisen dem überragenden Berufsgenossen, der sich nicht in das Schema traditioneller Betriebsformen einpassen wollte, neidisch und mißgünstig; kurz, seine freundnachbarlichen Kollegen von Haßmersheim wie aus dem ganzen Neckartal machten ihm das Leben so sauer und setzten ihm mit Klagen, daß er mehr Kaufmannsgüter, als man ihm erlaubt, führe, mit Beschwerden bei Regierung und Bruderschaft, sowie den entsprechenden Bestrafungen durch diese derart zu, daß Schreck — wohl nicht ganz freiwillig — bereits 1769 vor Ablauf seiner Erlaubniszeit vorzog, um Absolvierung vom Marktschiff einzukommen. Inzwischen aber hatte dieser »in jeder Beziehung geschickte und tätige Mann, der auch der ganzen Gemeinde in vielen

[1] Die Kautionsurkunde folgt im Anhang.

Digitized by Google

Dingen von Nutzen war», sich bereits nach einem neuen Erwerbszweig umgesehen. Er beabsichtigte schon im Jahre 1767 eine Wetzsteinschleife zu errichten und führte in einer dahingehenden Eingabe an die Regierung vom 11. Dezember 1767 aus: «seither hätten die Tyroler das Land mit Wetzsteinen zu 6 bis 12 Kr. das Stück versorgt, er wolle ebenso wohlfeile und bessere Steine liefern: überdies bezahlen jene Tyroler der Regierung keinen Zoll, weil sie in ritterschaftlichen Orten ihre Niederlage hätten und von da aus ihre Waaren ins Land schmuggelten. Im Haßmersheimer Revier, im Deutschherrischen, befinde sich zu diesem Zweck ein Steinbruch. Wenn er jedoch auf seine Kosten eine Schleifmühle baue, so müsse er auch verlangen, daß den Tyrolern der Handel verboten werde, dagegen wolle er jährlich 75 fl. Bestandgeld an das Ärar bezahlen, wenn ihm das Privilegium auf 20 Jahre erteilt würde.» Als die kurfürstliche Hofkammer sich durch eine Augenscheinskommission von der Richtigkeit der Angaben überzeugt hatte, aber den Tirolern die Handelserlaubnis nicht eher entziehen wollte, bis die neuen Wetzsteine nach Qualität und Quantität erprobt seien, erbaute Schreck auf der Jaxt bei Neudenau seine Schleifmühle und erhielt, als er die Tüchtigkeit seiner Steine durch Zeugnisse von Kaufleuten aus Gundelsheim, Mannheim, Eberbach, Jaxtfeld und Wimpfen nachweisen konnte, im Jahre 1770, nachdem er — wohl mit in dieser Aussicht — im Jahre zuvor die Marktschifferei aufgegeben hatte, das verlangte Privileg. — Diese anscheinend mehr biographischen Notizen wurden hier mit Absicht eingestreut. Die Zunft- und Betriebsordnungen nämlich, die auf die Berufsgruppen der Schiffahrttreibenden nach außen hin und untereinander wohl einen differenzierenden, nach innen aber einen noch mehr nivellierenden Einfluß ausüben mußten, wirkten in dieser letzteren Eigenschaft begreiflicherweise einer Entfaltung individuell ausgeprägter Persönlichkeiten nur entgegen. Mehr noch als jetzt hatte diese regulierte Ebenmäßigkeit der Arbeits- und Lebensbedingungen, die jede hervorragende Geschäftstüchtigkeit durch Zwangsmittel strafbar und unmöglich machte, eine gewisse intellektuelle und gewerbliche Mittelmäßigkeit zur beabsichtigten Folge. In einer Zeit solch stark entwickelten zünftlerischen Gewerbezwangs, der nach einer uniformen Gestaltung von Gewerbe, Betrieb und Einkommen unter den kastenartig geschlossenen engeren Berufsgenossen als dem in letzter Linie Erstrebenswerten tendierte, — bedurfte es daher vor allem einer stark entwickelten Energie und eines überragenden Intellekts, wollte einer diese nivellierenden Schranken zu einer freieren Entfaltung wirtschaftlicher Betätigung durchbrechen. Weil uns aber solche Individualitäten in der Geschichte der Neckarschiffer aus den genannten natürlichen wie beruflichen Gründen

Digitized by Google

so selten begegnen, wurde hier dieser Fall ausführlicher erwähnt. Zugleich eröffnete sich aber auch bei Kennzeichnung dieses fähigsten Repräsentanten der Ortsbevölkerung von Haßmersheim ein gewisser Einblick in das Gemeindeleben des Schifferortes, er wird noch erweitert und gewinnt erst recht sein wirtschaftliches Relief durch folgende Notiz eines genauen Ortskenners. «Die geringe Morgenzahl der Gemarkung und die überaus zahlreiche Bevölkerung des Ortes mußte schon frühzeitig die Haßmersheimer zu anderweitigen gewerblichen Unternehmungen treiben; besonders finden wir diesen Trieb in den Jahren, in denen die Schiffahrt aus mancherlei Ursachen wenig oder gar keinen Erwerb hat».[1] — Das gesamte Gemeindeleben Haßmersheims, das durch diese nicht seltenen Perioden geschäftlichen Rückgangs, vor allem aber auch aus natürlichen, in dem allzu temperamentvollen Flußcharakter begründeten Ursachen einen unregelmäßigen Wesenszug aufweist, ergab sich schon damals gleichsam als das Produkt aus den Beziehungen der Bewohner zum Neckar. Im günstigen wie ungünstigen Sinn. Wie der Neckar ihnen die Nahrung gab und wohl überhaupt die Ursache der starken Bevölkerung ist, forderte er von ihnen doch auch manch Opfer, «wie wenn der Fluß, für die Dienste, die er dem Ort leistet, auch seinen Tribut abverlangte».[2] So hatte im Februar 1783 der «wütende Eisgang und unermeßliche Wasserhöhe» die nach Heilbronn führende Mess- und Geleitstraße gänzlich ruiniert und unbrauchbar gemacht, so daß sie von der Gemeinde neu hergestellt werden mußte; die Straße sowie ein Teil der Weinberge war in den Neckar gerutscht und die Schiffahrt und damit die Schiffer in ihrem Erwerb wurden stark beeinträchtigt; die Schiffer kamen bei diesem Hochwasser mit 22 Nachen den Leuten im Ort zu Hülfe, wo die Felder und Wiesen, Häuser und Straßen nach Ablauf des Wassers voll Unrat lagen[1]. — Zahlreich sind vor allem die Menschenleben, die der Neckar durch Ertrinken endete; allein nach den evangelischen Kirchenbüchern waren es von 1725—1860 69 solcher Unglücksfälle, meist Schiffer und deren Angehörige betreffend[3].

[1] Wirth. — [2] Wirth, S. 23 ff.

[3] Wirth, S. 27. Z. B.: den 30. November ist Johann Christoph Keßler, ledig, der am 11. desselben bei Heilbronn im Neckar ertrank, beerdigt worden, 32 Jahre alt; am 16. April 1741 fiel der 25jährige ledige Sohn des Gerichtsmann Georg Schmitt dahier am Osterdienstag aus dem Schiff in den Neckar und ertrank, wurde erst nach 22 Tagen gefunden, hierhergebracht und begraben; am 17. April 1748 fuhr der 33jährige Sohn des Fischers Conrad Goos in einem Nachen von Heilbronn ab, während der Arbeit zerbrach die sogenannte Furch, worin das Ruder liegt, er fiel in den Neckar und weil wegen schnellen Laufs des Schiffes niemand helfen konnte, so mußte er vor Schwester und Schwager, die im Schiffe waren, ertrinken, wurde aber erst nach 3 Wochen bei Hochhausen gefunden; am 6. Juni 1763 fiel

Digitized by Google

Sie sprechen deutlich von der Gefährlichkeit des Berufes. Doch auch außerhalb desselben drohte den Schiffern Gefahr; so durch Steinschlag in dem am Hünerberg bei Haßmersheim angelegten Steinbruch. Diesem Berge wandte sich der Gewerbefleiß der Haßmersheimer mehrfach zu, indem sie, besonders zu Zeiten ungünstiger Schiffahrtsverhältnisse, diesen und andere Ausläufer des Muschelkalkgebirges nach Ertrag bringenden Produkten durchsuchten. Im Jahre 1728 wollten «einige Haßmersheimer Einwohner die im Jahre 1292 entdeckte und gegen das Stift Neuburg über verborgene Goldader untersuchen, wurden aber genötigt, mit großem Schaden wieder abzuziehen».[1] Besonders nach dem teils an der Oberfläche liegenden Gips gruben die Haßmersheimer vielfach auf ihrem eigenen Boden am Hünerberg. Allerdings ohne besondere Erfolge, bis im Jahre 1807 unter der Leitung des erwähnten Schifferbrudermeisters Nußhaag eine Gesellschaft sich formierte, die außer ihrem rein geschäftlichen Interesse durch Verdrängung der auswärtigen Produkte den Zweck verfolgte, das Geld möglichst im Lande zu behalten, zugleich aber möglichst viel Menschen Arbeit zu schaffen. Wie Brudermeister Nußhaag in seiner Bitte an das Finanzdepartement angab, würde dadurch «dem landarmen, so stark bevölkerten Haßmersheim» ein großer Verdienst zugeführt. Das sei um so nötiger, als die Schiffahrt schlecht gehe, die Schiffer halbe Jahre lang zu Hause seien, dadurch auch der schädliche Müßiggang überhand nehme.[2] — Überhaupt mußten die handels- und schiffahrtsvernichtenden napoleonischen Kriege — von Plünderungen, wie 1798, ganz abgesehen — Haßmersheim besonders hart treffen und der Ort kam damals in drückende Armut, so daß Vogt Keßler, Nußhaags Schwiegersohn und Nachfolger in der Brudermeisterwürde, am 16. April 1812 die Regierung bat, die

Georg Kühnle, 24 Jahre alt, im Beisein seines Vaters bei Neckarsulm vom Schiff in den Neckar, ertrank, wurde jedoch erst nach etlichen Tagen gefunden; am 27. August 1778 fiel Johann Georg Keßler bei seiner Thalfahrt von Heilbronn hierher nahe am sogenannten neuen Neckar bei Untereisesheim durch einen Fehltritt ins Wasser, wurde erst nach 2 Tagen an demselben Orte gefunden und hier beerdigt, 16 Jahre alt; am 8. September 1795 fiel der 17jährige Sohn des Schiffers Jacob Kühnle von hier bei einem Anfall von Epilepsie unter der Heidelberger Neckarbrücke in den Fluß, ertrank daselbst und wurde in Neuenheim beerdigt; am 4. August 1796 verunglückte im Neckar bei Jaxtfeld Schiffer Friedrich Goo, wurde hierher gebracht und beerdigt, 44 Jahre alt; am 2. März 1797 ist bei Wimpfen Johann Wörgel von hier, als er des Nachts über den Neckar reiten wollte, vom Pferde gefallen, ertrunken und wurde am 4. April bei Gundelsheim gefunden, 33 Jahre alt. — Diese Beispiele gestatten zugleich hie und da einen geringen Einblick in den Schiffahrtsbetrieb.

[1] Antiquarius der Neckar-, Main-, Mosel- und Lahnströme von J. H. Diethelm, Frankfurt 1781, S. 139.

[2] Wirth, S. 34.

Digitized by Google

Oberaccis- und Wasserzollstätte von Neckarelz nach Haßmersheim zu verlegen, «wodurch das doppelte Anhalten hier und in Neckarelz und somit viel Zeit und Geld erspart werde; auch würde durch das Zollpersonal der Gemeinde ein neuer Erwerb zugeführt. Die 250 Bürger starke Gemeinde ernährte sich auch damals von den 51 Schiffern, da aber auch die Schiffer nichts verdienten, die meisten Schiffe, die monatlich 33 Kr. Schatzung bezahlen müßten, wegen Mangels an Geschäft im Neckar verfaulen mußten, so ist auch der übrige Ort übel daran.» Diese Bitte um Verlegung der Zollstätte wurde zwar als unvorteilhaft abgeschlagen, doch hatte sie den Erfolg, «daß die Steuern für die Schifffahrt nach dem damaligen Nahrungsstand herabgesetzt wurden».[1] — Wenn der Lokalhistoriograph Wirth, der als Pfarrer in Haßmersheim hier besonderen Anspruch auf Zuverlässigkeit erheben dürfte, mitteilt, daß in Haßmersheim seit 1809 eine eigene Zunft bestand[2], so ist wohl richtiger anzunehmen, daß sich die alte in den Kriegszeiten an der Jahrhundertswende aufgelöst und sich, als man eine Neubelebung von Handel und Schiffahrt erwartete, wieder neu formiert hatte.

Ein wesentlich anderes Bild, als hier in diesem fast ausschließlichen Schifferdorf, gibt die Entwickelung des Schiffergewerbes in Eberbach, ein Bild, das in seinen Hauptkonturen bereits mehrfach gezeichnet wurde; sein lebhaftes Kolorit findet es in dem gerade über die Eberbacher Verhältnisse recht ausführlichen unten angeführten Berichte. Von alters bestand in Eberbach neben der Flößer- noch eine «Fischerzunft oder Fischerenz»; die dort wohnenden Wasserleute gaben sich ursprünglich nur mit Flößen und Fischen ab. «Diese Fischer schafften[3] sich nach und nach Ladeschiffe an, mit denen sie den Neckar auf- und abfuhren und gegen den Strom von Menschen ziehen ließen. Diese Ladeschiffe wurden von Jahrzehnt zu Jahrzehnt immer größer gemacht, die Nachenführer wurden besonders in dem französischen Kriege, wo sie viel Geld verdienten, immer wohlhabender, so daß sie selbst nun nicht mehr den Strom aufwärts ihre Nachen zogen, sondern sie durch Pferde ziehen ließen.» Diese ausnahmsweise günstige Kriegswirkung gerade für diese kleinen Gewerbetreibenden erklärt sich leicht daraus, daß, während die großen Handelsfrachtschiffe still lagen, diese kleinen Nachen für Personentransporte, Fouragieren, Lieferung von Lebensmitteln etc. häufig und geschickt zu brauchen waren. — «So wie die Anzahl dieser Nachenführer anwuchs, auch Nichtfischer sich diesem Gewerbe unterzogen, daher manche Verhältnisse eintraten, die ein gemeinschaftliches Interesse aller Nachenführer bezweckten, so glaubte

[1] Wirth, S. 88. — [2] Wirth, S. 19.

[3] Aus einem Bericht im Archiv des Bezirksamts Eberbach.

Digitized by Google

man angemessener zu sein, wenn sie die Nachenführer des Amtes Eberbach in einen Zunftverband träten.» Bereits im Jahre 1764 hatten sich die Eberbacher Nachenführer von der dortigen Fischerzunft separieren wollen und waren um eine besondere Zunftordnung eingekommen, doch scheint dies nicht zur Ausführung gelangt zu sein, da auch in Zukunft immer nur von einer gemeinsamen Zunft die Rede ist. Da sie nun aber vom Landesherrn, im Gegensatz zu der Fischerenz, deren Artikel von dem jeweiligen Regenten bestätigt wurden, «auch keine besonderen Zunftartikel erhalten hatten, hatte das Amt Eberbach mit der Zustimmung der Zunftältesten einige Normen entworfen, nach welchen die Partikulier-Nächler-Zunft-Verhältnisse bestimmt wurden». Diese Separatnormen vom Jahre 1791, sowie die «Eydes-Formulen und Fischer-Enz-Ordnung der Eberbacher Fischer, Nachführer und Schiffbauer-Zunfft» aus Karl Theodors Zeiten in einer — vielleicht gleichzeitigen — Kopie vom Jahre 1789 sind als «Zunft-Artikel der Schifferzunft in Eberbach» nebst den späteren Zusätzen von 1804 und 1808 erhalten[1]; sie folgen im Anhang wörtlich mit Ausnahme derjenigen Artikel, die nur spezialgewerbliche Betriebsvorschriften für die Fischer sind. In diese Zunft wurden die Fischer, Nächler und Schiffbauer aufgenommen, alljährlich wurden unter Vorsitz des Amtes die Jahrestage abgehalten, wobei die vorgefallenen Rügen «gethädiget», junge Meister aufgenommen wurden etc. Der Ertrag aus den Zunftgeldern belief sich für die Landesherrschaft beiläufig auf etwa 50 fl. jährlich. Die Partikularzunftbestimmungen regeln in der Hauptsache das Lehrlings-, Gesellen- und Meisterwesen, fixieren in Zusatzartikeln von 1804 die Strafe für das gegenseitige unberechtigte Benutzen der Fahrzeuge und machen schließlich gegen die Beschäftigung ungelernter Schiffstaglöhner und unzünftiger Nächler energisch Front. Aus einem später mit Bleifeder hinzugefügten Artikelentwurf ergibt sich, daß die Jungmeister die Vorladung der Zunftgenossen zum Jahrtag zu besorgen und für den richtigen Vollzug eventuell selbst zu haften hatten. — Haupttransportgut für Eberbach war noch nach wie vor das Holz. Der lebhafte Holzhandel kam damals nicht mehr so ausschließlich den Flößern zu gute, da der Holztransport zu Schiff eine wachsende Rolle zu spielen begann. Noch 1730 war der Großhandel allerdings noch vorwiegend in Händen der Flößer gewesen. Aber das Steigen der Holzpreise erlaubte auf Transportkosten mehr aufzuwenden und ermöglichte im Jahre 1762 zu Mannheim eine im Verhältnis zur Preiserhöhung des Holzes steigende Preisdifferenz zwischen geflößtem und geschifftem Holz von 14 %. In-

[1] Im Besitz der Schiffergenossenschaft Eberbach.

Digitized by Google

folgedessen vollzog sich eine allmähliche Verschiebung zugunsten des Schiffstransports, die mit einer wachsenden Differenzierung innerhalb der Holzgewerbe Hand in Hand ging. Aus früher angeführten Ursachen hatten sich die Verhältnisse in Eberbach schließlich dahin entwickelt, daß im 18. Jahrhundert fast jeder Eberbacher Holzhandel trieb[1] nebst sonst noch einem Gewerbe. Um sich die lästige Kleinkonkurrenz vom Hals zu schaffen, hatten die vier großen Häuser, die sich im 18. Jahrhundert im Eberbacher Holzhandel herausgebildet hatten, die Bohrmann, Bussemer, Leitz und Knecht, im Jahre 1744 den Versuch durchzusetzen gewußt, daß jedes Nebengewerbe den Eberbachern Holzhändlern verboten wurde. Da die große Zahl der kleinen Gewerbetreibenden ohne ein solches nicht auskommen konnten, hätte ein solches Verbot im Erfolg einer Monopolisierung des Holzhandels zugunsten der genannten vier Großhändler gleich kommen müssen. Indessen ward bereits 1750 auf allgemeine Vorstellungen das ungerechtfertigte, überdies nur auf Grund unzutreffender Darstellungen erwirkte Verbot widerrufen.[1] Der Zwischenhandel mit Holz war und blieb verboten mit der jetzt immer weniger in Betracht kommenden Ausnahme, daß, wenn ein Holzgewerber durch den niedrigen Wasserstand verhindert war, seine neunhundert Rheinholz, das Rheinmaximum für Flößer, in ein Floß zu binden, er den Rest, falls er nicht mehr als ein Hundert betrug, an einen Schiffer verkaufen dürfte. Die vier Großfirmen waren daher auch auf große Waldkäufe bezw. Pachtungen angewiesen und bildeten zu diesem Zweck 1786 unter sich eine Holzkompagnie, um einen großen Mainzer Wald zu kaufen[1]. Als sie dann (1788) versuchten, den ganzen Neckarholzhandel in Kompagnie zu bringen, wurde ihnen dies mit Rücksicht auf Eberbachs Kleingewerbetreibende, als gegen die Floßordnung verstoßend, verboten. Aus den Klagen der Eberbacher Holzgewerber im Jahre 1793, daß sie alles Holz flößen müssen, weil die preußisch-österreichische Armee ihnen alle Schiffe weggenommen hätte[1], geht hervor, daß um jene Zeit nochmals Floße zum Transport verwendet wurden. Doch geschah dies nur vorübergehend und war durch besondere Umstände veranlaßt; nicht minder deutlich ergibt sich daraus, daß der Schiffstransport als der gewöhnlich angewandte zur Regel geworden war. Der mehrfach angezogene Bericht von 1802 erteilt auch über die Eberbacher Holzgewerbschaft genauere Auskunft und erwähnt, daß sie für diese Flöße nach Proportion der Anzahl einen «sicheren» Beitrag[2] der Neckarbaukosten über sich nehmen, den sie unter sich

[1] Hausrath.

[2] Wurden keine Flöße eingebunden, so zahlte die Holzgewerbschaft nichts zu den Baukosten, sondern nur zu jedem Zunftjahrstag ein Leggeld von 2 fl. — Nach

Digitized by Google

wieder ausgeschlagen und im ganzen geliefert hatten; wenn dieser Bericht dann fortfährt, «freilich werden diese Flöße itzt kaum wieder gebunden werden», so hat dem die Tatsache nur recht gegeben, daß im 19. Jahrhundert, in dem dann auch konsequenterweise das Verbot, Frachtschiffahrt mit Holzbeförderung zu verbinden, aufgehoben wurde, nur noch so wenig Brennholzflöße den Neckar befuhren, daß die Schifferbevölkerung in Eberbach sich anscheinend dessen überhaupt nicht mehr zu entsinnen weiß.[1] — Hand in Hand mit dem Rückgang des Floßtransports ging in ursächlicher Wechselwirkung eine Zunahme der Schiffsbetriebsmittel, die durch fortlaufende Vermehrung in ausreichendem Maße sich dem aufblühenden Holzhandel zur Verfügung stellten. Außer dem Holzhandel hatten sich in Eberbach überhaupt Handel und Verkehr durch Märkte und Krämer zu heben begonnen[2]; dadurch wurden gleichzeitig wiederum die Aussichten für die Schiffahrtsgewerbe lohnender. Dieses, ursprünglich nur durch einige wenige Nachenführer vertreten, wies noch im Jahre 1754 nur 2 Hümpler, dagegen 20 Nächler in Eberbach auf. Letztere, die, mit den Neckar-Gerachern in die oben erwähnte gemeinsame Zunft zusammengeschlossen, nicht der Heidelberger Bruderschaft, sondern eben dieser lokalen Fischerzunft angehörten, beschwerten sich damals über die zwei Hümpler, daß sie ihnen die Ladung von Frucht und Wein zu unrecht wehrten.[3] Die vorwiegend in Eberbach wohnhaften Nachenführer, deren Gesamtzahl nach dem Bericht späterhin auf das Drei- bis Vierfache der zumeist in Haßmersheim wohnhaften Hümpler angewachsen war, begannen in Bälde diesen bereits eine nur durch strenge Bestimmungen noch niedergehaltene Konkurrenz zu machen. Sie ertrugen es nur unter fortwährenden Reibereien und Beschwerden, daß die Hümpler sie vorerst ihre Überlegenheit nur um so drückender fühlen ließen, je mehr auf die Hümpler selbst hinwiederum der Druck der Schiffer ausgeübt wurde. Diese Differenzen kamen nach 20jähriger Dauer (1774) zu erneutem offenem Ausbruch zu einer Zeit, da in Eberbach und Neckargerach zusammen 41 Nachenführer waren; diesen wollten die Heidelberger und Haßmersheimer Hümpler nur Holz und Baumaterialien etc. gemäß der inzwischen etwas außer Übung gekommenen Rangordnung von 1753 zu verfrachten geben. Waren die Nachenführer zwar inzwischen auch in jeder Weise erstarkt, so doch bei der drohenden Monopolisierung des Holzhandels auch stärker gefährdet. Als daher zur Erledigung der 1754 begonnenen, mit kurzen und langen Unterbrechungen bis 1778 fortdauernden Strei-

Hausrath betrugen 1731 pro hundert Holz bei 72 fl. 51 Kr. Gesamtkosten die Neckarbaukosten 12 Kr.

[1] Hausrath. — [2] Weiß, S. 129. — [3] General-Landesarchiv Karlsruhe.

Digitized by Google

tigkeiten und Beschwerden[1] in diesem Jahre endlich ein Vergleich[2] den Hader, wenn auch nicht beendete, so doch abschloß, gaben beide Teile nach, beide unzufrieden einander grollend. Bald gab es auch wieder neuen Hader. Er knüpfte an den Kompetenzkonflikt zwischen dem Neckargrafenamt Heidelberg und der Amtkellerei Eberbach an. Letztere erblickte nämlich mit der nervösen Eifersucht des Schwächeren darin, daß die Eberbacher Nachenführer fortan sämtlich persönlich zum Brudertag in Heidelberg erscheinen mußten, argwöhnisch die Gefahren einer Jurisdiktionsschmälerung.[3] In der Tat unterstanden auch die Eberbacher Nachenführer und Fischer rechtlich nicht dem Neckargrafenamt, wie sie auch ohne dessen Zutun zünftig verpflichtet wurden und überhaupt mit der Heidelberger Bruderschaft nur in losester organischer Verbindung standen; in Zunft- wie in Frevelsachen waren sie dem Ortsamt, der Amtskellerei, unterworfen.

In dieser Beziehung zum Neckargrafenamt nehmen die Eberbacher und Neckargeracher Mitglieder der Zunft eine Sonderstellung ein, ähnlich jener der Hirschhorner und Neckarsteinacher Nächler- und Fischerzunft. Auch deren Mitglieder waren der Heidelberger Jurisdiktion nicht unterworfen und erschienen gar nicht oder nur ausnahmsweise auf dem Heidelberger Brudertag.

Die Hirschhorner hatten, nachdem sie an Mainz zurückgefallen waren, unterm 12. Juni 1736 in der Zeit der Hochflut merkantilistischer Reglementierungen, da mit der Hebung des Handels naturgemäß auch der Schiffahrt das staatsbevormundende Interesse sich zuwandte, auch Zunftartikel von der kurmainzischen Regierung erhalten. Sie sollen Mitte des 19. Jahrhunderts in Hirschhorner Schifferkreisen noch gut erhalten vorhanden gewesen sein[4], doch fand sich über Verbleib und Inhalt keine Spur. Aus einem am 18. August 1737, also bald nach der Artikelverleihung begonnenen Zunftbuch[5] ist aus den höchst spärlichen registerartigen Einträgen für diese Zeit kaum mehr zu ersehen, als daß die neuaufzunehmenden Mitglieder früher bis etwa 1792 bei offener Lade erscheinen mußten, daß ferner in den Kriegsjahren 1807 bis 1811 die Einträge fast ganz verschwinden und daß die über die längste Zeit nur als Fischerzunft bezeichnete Organisation der Schiffer und Fischer ab 1813 vorwiegend nach ersteren genannt wurde.

Über die Neckarsteinacher Zunft fließen infolge der eigenartigen Stellung, die sie vertragsmäßig gegenüber der Neckarbruderschaft ein-

[1] General-Landesarchiv Karlsruhe. — [2] General-Landesarchiv Karlsruhe.
[3] General-Landesarchiv Karlsruhe.
[4] Schreiben im Darmstädter Archiv.
[5] Im Besitz der Bürgermeisterei Hirschhorn.

Digitized by Google

nahmen, die Angaben schon etwas ergiebiger, wenn auch immerhin noch spärlich genug. Die dortigen Schiffer, 1605 noch im Bruderschaftsverband, hatten sich von diesem bald losgerissen und als Kurpfalz gestützt auf sein dominium Nicari opponierte, sich im Jahre 1723 gütlich verglichen. Damit war den Neckarsteinachern ihre Stellung außerhalb der Bruderschaft verbürgt und fortan ein dauerndes Hindernis für eine lückenlos einheitliche Organisation des Schiffergewerbes im Neckartal geschaffen. Die Neckarsteinacher Schiffer, ursprünglich 7 an Zahl, vermehrten sich rasch, unterboten und verstümmelten überall die Frachten in allen Häfen und überließen es den Übrigen, die schwere Neckarbaukostenlast zu tragen. Nur zu bald mußte die pfälzische Regierung den mit dem 1723er Vergleich begangenen Fehler, der jene Ausnahmestellung rechtskräftig sanktionierte, einsehen. Sie suchte ihn nun auf alle Weise, bald durch Repressalien, bald durch gütliche Vereinbarung wieder gut zu machen. Aber alle Versuche, so auch der des Jahres 1764, den alten Vergleich aufzuheben, scheiterten an der Hartnäckigkeit der Neckarsteinacher, denen ihre Territorial-Herren aus Partikularismus dabei zur Seite standen. Hier in Neckarsteinach hatten sich nämlich am längsten und ausgeprägtesten die Symptome der alten Gewerbeverfassung erhalten, welche die Schiffahrt als Fron zum Transport der territorialherrlichen Güter und Produkte ausüben ließ. Dem entsprach es auch vollkommen, daß die dortigen Schiffer Frachtschiffahrt nur ausnahmsweise und, wie es auch der 1723er Vergleich bestimmte, nicht gewerbsmäßig betrieben. Freilich zeigten sie sich, wie erwähnt, durchaus nicht abgeneigt, den berufsmäßigen Frachtschiffern gelegentlich ins Handwerk zu pfuschen. Auch sie waren Nächler und, wie alle dieses Berufs, gleichzeitig mehr oder minder noch Fischer. Sie waren in einer eigenen Fischer- bezw. Schifferzunft organisiert, von der ein mehr als dürftig geführtes Nebenbuch, «kleines Zunftbuch» betitelt, erhalten ist.[1] «Dieses Buch hat die Fischerzunft erkäuft im Jahre 1777, 12. April.» Es ist dies nur ein Rechnungsbuch, dessen bis zum 29. September 1823 reichende Einträge ebenso sporadisch wie in der Mehrzahl unerheblich sind. «12. April 1777 hat sich die Fischerzunft geschlossen, wie sie ihren Einzug in den Schwahnen vollenthed so solle von Zunft wegen auf jeglichen Meister eine Maß Wein dan zwey Kreutzer brod kommen und solle die Zunfft 14 Tage nach dem Einzug zahlt werden.» «Am 3. Februar 1790 haben wir bei Herrn Scherer zur Bestreitung zu Zunftkösten lehnweis und bar zu handen geschossen erhalden 180 fl. schreibe hundertachtzig Gulden, solches

[1] Im Besitz der Bürgermeisterei Neckarsteinach; ihm sind folgende Einträge entnommen.

Digitized by Google

Capital versprechen wir benebst 5 procent vom Hundert in guter gangbahrer Münzsorten an wiederum abzuzahlen. Johann Bock als älterer Zunftmeister. Johann Christian Heylmann als junger Zunftmeister. Jakob Heylmann, Christian Bock, Georg Hornbläser, Georg Forreider, Heinrich Nollert, Georg Bock, Gottfried Estereicher, Georg Hormuth.» Der damals geliehene Betrag wurde der Grundstock für eine 1823 auf 464 fl. 43½ Kr. angewachsene Schuld bei (Herbergs-)Vater Scherer bezw. dessen Nachfolgern. Sie erhielt sich Jahrzehnte hindurch unbezahlt und überdauerte sogar die großen politischen Veränderungen, die zu Beginn des neuen Jahrhunderts Neckartal und Neckarsteinach und damit das dortige Schiffergewerbe betrafen. Damals wurden von den Orten des Neckartals, in denen Schiffer wohnten, Heidelberg, Schlierbach, Ziegelhausen, Neckargemünd und Neckarhäuserhof badisch, der jenseitige Neckarhäuserhof, Neckarsteinach und Hirschhorn hessisch, Eberbach, Neckargerach, Diedesheim, Neckarelz und Haßmersheim leiningisch. Der badische Hofrat Gaum, Mitglied der Schiffahrtskommission, ein ebenso tätiger wie energischer Herr, ließ es sich alsbald angelegen sein unter dem Neckarschiffergewerbe für Ordnung und Unterwerfung zum Zweck einheitlicher Organisation zu sorgen. Mußte es doch schon darum das Hauptbestreben sein, alle fremden Schiffer vom Neckar zu verdrängen oder den pfälzischen Schiffahrtsanordnungen zu unterwerfen, weil man in den ersten Entwickelungsstadien der Mannheimer Spedition Heilbronn die Möglichkeit abschneiden mußte, sich anderer als der badischen Schiffer zu bedienen. Gaum wußte die Neckarsulmer und Hirschhorner an die Bruderschaft zu fesseln, und die Angliederung der leiningischen Schiffer war durch die bald erfolgreiche Mediatisierung dieses Kleinfürsten hinfällig geworden; nunmehr konnte es sich nur mehr noch um die Neckarsteinacher handeln. Endlich gelang es dem heißen Werben Gaums, unterstützt durch tätliche Repressalien seitens der badischen Schiffer, zwischen Hessen und Baden im Jahre 1808 einen Vergleich zum Abschluß zu bringen, wonach alle, welche größere Schiffe als zweibördige Nachen führten — es waren 11 an Zahl —, der Heidelberger Neckarbruderschaft einverleibt wurden; die anderen bildeten — soweit sie nicht den freiwilligen Beitritt zur Neckarbruderschaft vorzogen — weiter ihre eigene Zunft auf Grund des Vergleichs von 1723. Im übrigen wurde für die Neckarsteinacher und Hirschhorner Wasserleute, soweit sie der Bruderschaft angehörten, eine besondere Innungsabteilung beschlossen mit einer eigenen Gerichtsperson, die dem Brudermeister sowie der Mannheimer Schiffahrtskommission unterstand. Dieser hessische Gerichtsmann, der zwischen Neckarsteinach und Hirschhorn alternieren sollte, wurde einer gleich-

Digitized by Google

zeitig neuerrichteten dritten Brudermeisterei in Neckargemünd zugeteilt, wohin sich in der Folgezeit der Schwerpunkt des Schiffahrtswesens von Heidelberg aus stromaufwärts konzentrierte.

In Heidelberg waren um die Mitte des 18. Jahrhunderts noch weitaus die meisten Großschiffer des Neckartals ansäßig. Eine Zunftrechnung von 1757[1] führt bei Verzeichnis der Leggelder (Schiffer 30 Kr., Hümpler 15 Kr.) in Heidelberg 21 (Haßmersheim 11) Schiffer und 11 (in Haßmersheim 33) Hümpler auf; auch die große Anteilsquote der Heidelberger an den Rangordnungen von 1753 und 1784 liefert den Beweis. Aber die Folgen des Krieges, das Brachliegen von Handel und Verkehr traf die großen Fracht- und Marktschiffe natürlich am schwersten. Mit der wachsenden Konkurrenz durch die französischerseits begünstigten Schiffer vom Rhein verloren die Rangschiffer an Bedeutung und auch an Zahl gingen sie allmählich dadurch zurück, daß sie sich nach der aufblühenden Handelsstadt Mannheim hinzogen. Die Verlegung der Residenz nach Mannheim und dann nach München hatte Heidelbergs Verkehrsentwicklung schwer geschädigt. Aus all diesen Gründen erfuhr das dortige einst so blühende und wohlsituierte Schiffergewerbe einen wirtschaftlichen Rückschlag, von dem es sich nie wieder erholte. Den ersten empfindlichen Stoß zu diesem Verfall hatte die Zerstörung der Heidelberger Kompagnieschiffe durch den Eisgang von 1784 gegeben. Die Zahlkraft der einzelnen Rangteilhaber war durch die Aufbringung der Mittel zur Erbauung der so zugrunde gegangenen Schiffe erschöpft und so mußten sie zum Neubau Kapitalien als Kompagnieschuld aufnehmen, deren jährliche Zinsen aus gemeinsamer Kasse bezahlt wurden und zur Zeit der schlechten Verdienste in den nächsten Jahrzehnten nur um so drückender auf den Schiffern lasteten. Der durch die Naturgewalten in jenem Jahre den Schiffahrttreibenden Heidelbergs verursachte Schaden soll sich auf 12 Schiffe und Nachen in einer Schadenshöhe von 4500 fl. belaufen haben[2], wobei allerdings die relativ hochwertigen Kompagnieschiffe nicht miteinbegriffen, vielmehr nur die Verluste an sonstigen Schiffen und Nachen gemeint sein dürften. Eine andere Folge jener Hochwasser war für die Schiffer die Anlegung der Flußzeile bei Heidelberg, die eine Erhöhung der Beiträge für die Unterhaltungskosten nach sich zog[3]. Von nachhaltigeren Folgen war es, daß nach eben diesem

[1] General-Landesarchiv Karlsruhe, Zunftrechnungen von 1755, 1756, 1758, 1776, 1777.

[2] Generaltabelle über die verursachten Beschädigungen im städtischen Archiv Heidelberg.

[3] Insbesondere wurden mit Ausnutzung günstiger Holzhandelskonjunkturen das Floßgeld von 1 fl. auf 10 fl. erhöht.

Digitized by Google

großen Eisgang von 1784 der Heidelberger Schifferzunft im Jahre 1786 das gesamte Terrain links und rechts vom Mannheimer Tore, soweit dasselbe früher zu Festungswerken gedient hatte, zur Anlage eines Winterhalts von der kurpfälzischen Regierung geschenkt wurde; der Schifferzunft war aber das Unternehmen zu groß und sie gab es darum mit der nämlichen Verbindlichkeit an die Stadt weiter, die beiläufig über 3 Jahrzehnte hindurch sich damit begnügte, die Pachtzinsen dieses Terrains einzustreichen. Beim Übergang Heidelbergs an Baden wurde diese Winterhafenanlage von der Schifferzunft wieder angeregt; es erging daraufhin unterm 27. Mai 1803 ein höchster Erlaß, wonach Serenissimus «der Stadt Heydelberg einstweilen von den befragten Gütern das zur Anlegung eines Winterhalts zur Sicherung der Schiffer gegen die Gefahr eines Eisgangs erforderliche Terrain abtreten» wollen.[1] Dieser Erlaß wurde durch Stadtratsbeschluß vom 16. Juni 1803 der Schifferzunft mitgeteilt. Der Stadtrat stand durch Überweisung der Regierungsbeschlüsse und eigene Anordnungen in reger Beziehung zu der Schifferzunft. Von dieser Heidelberger Zunft ist ein seit 1782 (bis 1857) geführtes Zunftbuch vorhanden.[2] Auch hier scheint, ähnlich wie in Neckarsteinach, die Regulierung der Zunftvermögensverhältnisse wie überhaupt die beginnende Belebung des Schiffergewerbes in jenen Jahren zu einer Neuanschaffung und Neueinrichtung eines Zunftbuchs geführt zu haben. Der erste Eintrag[2] lautet wörtlich: «Da Eine Ehrsame Fischer Zunfft alhie Unterm 4ten Mertz 1780 also unßerm Herbergs Vatter Herrn Gottlib Held durch Ein aufgenommenes Capital à 230 fl. Sage zwey Hundert Treißig Gulden demselben verschuldet worden und zwaren mit diesem aufgenomenen Capital den vorigen Adam Abraham Gißer welchen wir obgemeltes Capital Schuldig gewesen damit abgezalet haben. Da nun dermalen obgedachter Herr Held unßerer Zunfft angezeiget wie daß er das vorgeliehene Capital dermalen benöthiget sey Mann mögte ein Solches Capital nebst Entressen abtragen. Wie man sich also genöthiget Sehe dieses Capital anterwerths auf zu Nehmen, welches also unterm Heutigen Dato als d. 9. Detzbr. 1782 von den Gricherschen Bubillengelder gegen Ein insterment von Sambtlicher Zunfft unterschrieben in Empfang genomen Jährlich ad fünff procendo per hundert Richtig Empfangen, und sogleich unßren Herbergs Vatter obiges Capital benebst Entressen Richtig abgetragen wogegen er uns den Ihme gebenen schultschein Extrahiret und solchen Schultschein in der Zunfft Lad zur Einsicht jeden Zunfftgenossen zeigt.

[1] Im Heidelberger Journal 24. September 1845, Nr. 263, auch Akten im Heidelberger städtischen Archiv.

[2] Heidelberger städtisches Archiv.

Digitized by Google

Da wir zwaren von obgemeldten Gricherischen Bubillengeltern 250 fl. Sage zwey Hundert funfftzig gulten aufgenomen haben um Bestreittung sonstigen Kösten gäntzlich zu tilgen welches also richtig geschehen und Uebrige außgaben mit quitungen bemercket befunden werden. Heydelberg d. 9. Detzbr. 1782.

prnota

Einer Ehrsamen Fischer Zunfft Herr Helt das Capital ad	230	fl.	
an Enteressen vor Ein Jahr	9	»	12 Kr.
an Ruckstentigen schulden	10	»	4 »
Summa	249	»	16 »

Mithin dem Herrn Vatter alles abgetragen und annoch herauß Empfangen 44 Kr. welche Er zu Rechnung zu bringen hat. Der Zunfft Meister Joh. Martin Ackermann und Martin Ueberle.»

Die Vermutung, daß es vorher in den Zunftaufzeichnungen an Ordnung gefehlt habe, wird noch bestärkt, wenn im folgenden Jahre (1783) bei der jährlichen Aufrechnung der Stadtdirektor in Vorschlag bringt, «ob nicht der Zunfft zum Nutzen ein Mitklied derselben das ambt als Zunfftschreiber anstatt dem dantzer welcher es zeithero versehen um die Gebühr, und dennoch nichts in der ordnung nodiret». Dem Vorschlag wurde zwar entsprochen, doch wohl nur auf kurze Zeit, denn bereits vom 6. Januar 1798 findet sich ein Empfangsschein über 5 fl. als Zunftschreibereigebühr per 1797. Im gleichen Jahre 1783 wurden übrigens durch Beschluß «einer gantzen Zunfft den beiden, älteren und jüngeren, Zunfftmeistern aus der Zahl der Mitglieder noch 4 Deputirte zur besseren Unterhaltung der Ordnung bei der Zunfft beigegeben». Von diesen zwei ersten Einträgen abgesehen, enthalten die folgenden jener Zeit ausnahmslos lediglich das Register über die neuen Zunftmitglieder, Aufdingungen, Lossprechungen etc. Die Gebühren waren damals, wie sich aus den Einträgen ergibt, folgende: wer sich nach seiner Verheiratung bei der Zunft mit seiner Frau einkaufen will, zahlt, «dieweill sie Beyde teill an der Zunfft gehabt» . . . . . 5 fl. 5 Kr.
dagegen «dieweill seine kein Theill an der Zunfft hat». 13 » 5 »
War einer noch ledig, so zahlte er nur . . . . . 3 » 5 »
die nach dem eigenen Zünftigwerden geheiratete Frau, falls sie kein Teil an der Zunft hat, mußte mit . 10 »
bei einer eventuell. Wiederverheiratung eine zweite Frau mit 5 »
bezw. falls sie ein Zunftkind, mit . . . . . 2 »
eingekauft werden. Waren beide «fremd in allem», so wurden 32 » 15 »
war er unverheiratet und ein Fremder . . . . . 16 » 5 »
ein Kind, welches «ehe er zünftig worden auf die Welt kommen», wurde mit . . . . . 30 »

Digitized by Google

eingekauft. Für das Aufdingen waren 15 fl., davon die Hälfte mit 7 fl. 30 Kr. «für die Herrschaft» zu zahlen, für das Ledigsprechen von einem Meistersohn 1 fl. 30 Kr., von einem Fremden 1 fl. Nach einem Eintrag von 1796 wurde «aufgedungen auf 3 Jahr lernend, fürs erste Jahr gibt der Meister dem lehrjungen 20 fl., fürs zweite 25 fl. und dritte 30 fl.». Es ist das übrigens das einzigemal, daß darüber irgend welche Angaben gemacht sind. Im übrigen läßt sich aus dem Zunftbuch kaum mehr als die stete Wiederkehr bestimmter Familiennamen ersehen, denen man bereits bei früheren Aufzeichnungen begegnet ist und noch heute begegnet[1]. Die Zunft faßte die Fischer und Nächler zusammen, Berufe, die meist in Arbeits- und Berufsvereinigung miteinander verbunden waren. Bei den Nächlern mag damals wohl bereits die Personenbeförderung den Warentransport überwogen haben, zumal Heidelberg als Handelsstadt allmählich an Mannheim einzubüßen begann, was es an Fremdenverkehr gewann. Gegen eine bedauerliche Begleiterscheinung hauptsächlich dieser Personennachen erließ das Neckargrafenamt im Jahr 1796 eine beherzigenswerte Verordnung[2], «daß jeder Schiffer oder Fischer unter der schwersten Verantwortung verbunden sein solle, die auf die flotzen, schiffe und nachen laufende oder mit letztere fahrende Kinder ohne unterschied von diesen für solche so gefährlichen Orthen unverzüglich und sogar auch, wenn es notwendig sein sollte, ohne Rücksicht auf die allenfallsigen Vorwürfe unvernünftiger Eltern, mit schlägen abzutreiben». Als unterm 23. Januar 1799 die kurpfälzische Regierung dagegen Einspruch erhob, «daß sich verschiedene Zünfte eigenmächtig anzumaßen begannen, junge angehende Meister gegen Ansetzung einer gewissen Geldsumma von Haltung der Wander- und Muthjahre zu befreien»[3], als ferner unterm 18. Februar 1800 der Heidelberger Stadtrat in einer ausführlichen Verordnung gegen Mißbräuche, die bei den Heidelberger Zünften eingerissen waren, einschritt, mag wohl auch die Heidelberger Fischer- und Schifferzunft einer strengeren Revision und Kontrolle unterworfen worden sein. Eine tiefergehende Reorganisation stand ihr aber erst infolge der sich damals vollziehenden — später noch behandelten — Reorganisation des Schiffergewerbes am Rhein und seinen Nebenflüssen bevor. Die Ortszünfte durften sich seitdem nur noch mit lokalen Angelegenheiten befassen. Außer dieser sachlichen Begrenzung hatte aber die gleichzeitig erfolgte Errichtung gesonderter Gilden für Rhein- und Neckarschiffer dort, wo beide Berufsarten vertreten waren

[1] Z. B. die Fischer Fries, die als solche bereits 1489 erwähnt sind und deren einer, allerdings der letzte, heute noch das Fischereigewerbe in Heidelberg betreibt.

[2] Bei den Fischerzunftakten im städt. Archiv Heidelberg.

[3] Vgl. Eberbacher Fischerzunftartikel, Separatordnung 1791, Art. 4.

Digitized by Google

— das war aber nur in Heidelberg — eine völlige Auflösung der Interessenharmonie in Standesunterschiede zur Folge und diese Differenzierung mußte das gemeinsame schützende Dach der Ortszunft zersplittern. Man trug sich im Schoße der also gespaltenen Heidelberger Schifferschaft mit dem Gedanken, unter Aufhebung der alten Heidelberger Zunft zwei gesonderte einzurichten, doch wurde dieser weitere Zerreibungsprozeß erfreulicherweise noch verhindert. Ein Beschluß des Mannheimer Neckarkreis-Direktoriums antwortete unterm 3. Oktober 1811 dem Stadtamt Heidelberg auf seine diesbezüglichen Berichte vom 1. März und 26. Juli folgendes[1]: «Bei den einberichteten Umständen und der in dortiger Stadt bestehenden Verfassung erkennt man die Tüchtigkeit und Zweckmäßigkeit an, daß die in Heidelberg angesessenen Schiffer in einen Verband vereinigt bleiben. Die näheren Verhältnisse, unter welchen dieser Verband hinkünftig existiren wird und seine Beziehungen zu den angeordneten gemeinschaftlichen Rhein- und Neckarschiffergilden müssen bei der demnächstigen inneren Organisation der eben gedachten Gülden, welche dermahls noch nicht so schnell vor sich gehen kann, ihre weitere Bestimmung erhalten. Bis dahin findet man für räthlich, statt der von dem Heidelberger Schifferstand angetragenen Etablirung zweier getrennter Innungen für die dortigen Rhein- und Neckarschiffer die bisherige gemeinschaftliche Schifferzunft in der Eigenschaft einer Ortszunft, welche sich nur mit den Lokalangelegenheiten der Schiffer, keineswegs aber mit den durch die Verfügung vom 3. July a. pr. an die gemeindschaftliche Rhein- und resp. Neckarschiffer-Gilde verwiesenen Gegenständen zu be . . . . hat . . . .[2] die jeweils nöthigen Vernehmung der Burgerschaft oder Kundmachung obrigkeitlicher Anordnungen dient, einverstanden noch bestehen zu lassen, jedoch in der Art, daß hiemit für die Heidelberger Schiffer keine größere Belästigung erwachse, als der bisher bestandenen Verfassung und Rechnung angemessen ist, weshalb dieselben mit solchen Gebühren, welche sie an die allgemeine Rhein- und Neckar-Schiffer-Gilde-Cassa abzutragen haben, nicht auch zugleich zur Ort-Zunft-Casse anzuziehen sind . . . . Hiernach ist auch die Schuldigkeit des Friedrich Dörzenbach und der übrigen neu recepirten dortigen Gildgenossen zu bemessen.» Danach scheint die Krise in der Heidelberger Zunft nicht weniger eine pekuniäre als organisatorischer Natur gewesen zu sein. Das läßt sich vor allem aus den auf Grund obigen Beschlusses erlassenen Neubestimmungen etc. ersehen, die in der Zunftrechnung vom Jahre 1812 enthalten sind. Nach dieser war die Zunft — wohl hauptsächlich infolge der Kriegsjahre und schlechten Geschäftsgangs — mit

[1] Heidelberger städt. Archiv, Zunftakten. — [2] Nicht zu entziffern.

Digitized by Google

150 fl. an Kapital verschuldet und war auch mit der Stubenmiete etc. in Rückstand. Zum Zweck der Sanierung wurde u. a. eine besondere Umlage angeordnet, die, wie sich aus dem angefügten Revisionsbemerk der Behörde ergibt, nur einmal erhoben wurde. Diese Rechnung illustriert diesen Sanierungsprozeß wie überhaupt Verhältnisse und Zustand der Zunft:

Heidelberger Schiffer-Zunftsrechnung,
geführt vom 1. Januar 1812 bis 1813 (mit Blei in 1812 verbessert)
durch Heinrich Dorz und J. Friedrich Dortzenbach,
derzeit Zunftmeister.

Einnahmen pro 1812.

An Meistergeld

Hiervon gebühret kraft Articul 3 gnädigster Herrschaft . : . 0

Nach höhern Beschluß des Großherzogl. Directoriums des Neckar-Kreißes No. 20356 zur Tilgung der noch bestandenen Schulden ist folgendes erlassen worden fl. Kr.

a) ein Fremder zahlt . . 20
b) wenn ein Fremder oder unzünftiger, oder ein Wittwer eine unzünftige Frau zum 1ten, 2ten und 3ten mal Heurath, die Hälfte 10
c) wenn beide Zünftig sind zusammen 5

An Zünftig gewordene

1) Joseph Forschner — Allein 5
2) Georg Dörzenbach nebst Frau 10
3) Johannes Hafner nebst Frau 10
4) Jacob Dörzenbach — Allein 5
5) Fried. Knörzer nebst Frau, fremd . . . 20

Sa. 50

Ausgaben pro 1812.

An Ausgaben laut beiliegenden Quittungen.

1) Stubenzinnß für das Jahr 1812 . . . . . 2.30
2) Zinnßen 150 fl. Cap. für das Jahr 1812 . . . . 7.30
3) für Auszurufen bey der Versteigerung 12
4) für einen Schuldschein . 39
5) Zinnß von 150 fl. Capital für die Jahre 1810 und 1811 und für dieselbe Jahre den Stubenzinnß per Jahr à 5 fl. . . . 25.—
6) für Frantz Rumel vom Jahr 1811 von Actio Receß mit 14.8
7) desgleichen für Jacob Arnold vom Jahr 1810 22.4
8) dem Zunft Diener pro 1811 . . . . . 5.—
9) dem Zunftschreiber pro 1811 . . . . . 5.—
10) Abtragung von fünfzig Gulden an den Obenbenannten Capital von 150 fl. 60.—
» für Zunftschreiberey pro 1812 und 1813 . . . 2.24

Summa 134.27

Digitized by Google

An Versteichten Requissiten.

1) mehrere Mändels . . .	13.27
2) einen Schranck . . .	7.40
3) eine Kant	5.30
4) verschiedene Handschuhe	48
Sa.	27.25

An Auflag-Geld

von 56 fl. 4 Kr. à 43 Mann p. M. 1 fl. 18 Kr. 2 hl.
hiervon sind bezahlt 33 Mann à 43 fl. 2 Kr. 2 hl.
unzahlbar sind 10 Mann à 13 fl. 3 Kr. 4 hl.
sind daher in Rechnung zu bringen 43.2¹/₄

Auf Befehl und Insgemin

Einem Fremden Armen und verunglückten Matrosen .	12
	—.12

An Besoldungen.

Die ständige Rechnungs-Abhörgebühr	1.30
denen beiden Zunftmeistern	2.—
dem Zunftdiener	2.—
dem Comission Diener . .	30
der Herbergs Magd . . .	30
Summa	7.30

An sonstige Ausgaben.

Eine Reise nach Mannheim und zwey nach Neckargemünd	4.—
	4.—

Summa aller Ausgaben.

laut Quittungen . . . . . fl.	134.27
einem Matrosen	12
an Besoldungen	7.30
an Reisen-Kosten	4.—
Summa	146.9
hievon die Einnahmen mit .	126.27¹/₄
behalt Rechner zu gut . . .	25.41³/₄
Ferner ist eingegangen laut Vergleich mit Andreas Köhler und in Einnahm zu bringen . .	22.—
und Rechner zu gut behalten .	3.41³/₄.

Angehört und von den anwesenden Zunftgliedern für richtig anerkannt — und wird dabei bemerkt, daß die Auflage um deßwillen nur einmahl erhoben worden seie, weil die Umstände der Zunft sich inzwischen gebößert haben. Der Accise ad 74 fl. 22 Kr. 4 hl. vom vorigen Jahr ist zwar nicht in Summa, — aber theilweiß in dieser Rechnung richtig verausgabt. Heidelberg d. 16. Febr. 1812.

Großh.es Directorium
(unleserlich)
Heinrich Dorz
Georg Adam Dörzebach.

Digitized by Google

Daß aber die Umstände der Zunft, wenn auch gebessert, doch so bald noch keine völlig gesunden waren, ergibt sich aus einem Zahlungsbefehl des großherzoglichen Stadtamts Heidelberg vom 18. Februar 1816, wonach «da die in der Anlage verzeichnete (11) Schiffer ihre jährliche Beiträge zur Tilgung der noch vorhandenen Schulden der hiesigen Schifferzunft» nicht geleistet, gegen sie, «wenn innerhalb 3 Tagen keine Zahlung erfolgt ist, ohne Weiteres mit der Auspfändung, soweit es der Schuldbetrag erfordert, voranzufahren» ist. — Die Heidelberger Zunft war nach alledem gänzlich herabgekommen; um sie noch zu halten, hatte es der starken Hand und energischen Führung der Behörden bedurft. Überhaupt zeigt sich allgemein in der nächsten Zeit, daß all die altersschwachen Zunfteinrichtungen, sollten sie fortan kein Hemmnis für die Entwickelung der Schiffergewerbe bedeuten, der Stütze und nachdrücklich geführten Aufsicht der Behörden bedurften.

Sechstes Kapitel.

Die Umgestaltungen zu Beginn des 19. Jahrhunderts.

Der Krieg der zweiten Koalition war im Jahre 1801 mit dem Frieden zu Luneville geendet, das alte deutsche Reich damit tatsächlich vernichtet. Der berüchtigte Geheimartikel des Friedens von Campoformio (La navigation du Rhin soit libre pour la republique française et les états de l'Empire situés sur la rive droite de ce fleuve) war nunmehr überholt, indem Kaiser und Reich in die Abtretung des linken Rheinufers willigten: der Fahrweg des Rheins (d. h. die Mitte des Flusses) bildete die Grenze zwischen den französischen und den deutschen Landen, der Rhein mußte für die Schiffahrt französisch werden. Die pfälzischen Schiffer sahen sich damit definitiv um einen Erwerb gebracht und mußten gleichzeitig mit Argwohn und Schrecken beobachten, wie sich der Warenzug zum großen Teil den Main bis Miltenberg stromauf zog und von da per Achse nach Heilbronn ging. — Sie gaben sich darum die erdenklichste Mühe, jetzt, wo sich Handel und Verkehr neu zu gruppieren schienen, bei dieser Neuverteilung nicht völlig zu kurz und um ihr Brot zu kommen. Man rekonstruierte die

Digitized by Google

Rangschiffahrt vorerst in 13 Rängen, von denen auf Heidelberg 6, Mannheim 5, Haßmersheim 2 trafen; gleichzeitig vereinbarte man mit den Spediteuren und Kaufleuten zu Heilbronn eine Frachtherabsetzung und zwar für die Schiffer von Mainz bis Heilbronn zu Berg von 1 fl. auf 50 Kr. (von Frankfurt 1 fl.), zu Tal von 40 Kr. auf 30 Kr. (von Frankfurt 40 Kr.), für die Hümpler von Mannheim bis Heilbronn zu Berg von 17 Kr. auf 15 Kr., zu Tal von 10 Kr. auf 7 Kr. Dem wollten sich indes die Hümpler nicht fügen, ihr Sträuben wird begreiflich erscheinen angesichts ihrer folgenden Kostenberechnung für eine Humpelnachenreise von Mannheim nach Heilbronn, selbst wenn man in Rechnung zieht, daß sie als durchaus übertrieben nachgewiesen ist:

3 Mann à 14 Tage à 10 Kr. — 1400 Kr.	fl.	7,—
für dieselben und für Halfterer Fleisch	»	1,10
Brot für die ganze Reise	»	4,—
Bier	»	5,—
Zugemüs, Salz, Pfeffer, Holz, Grünes u. dergl.	»	5,—
für Tagelöhner zum Frühstück pro Tag 12 Kr.	»	2,48
Seile auszubessern und Garn	»	2,—
Stallmiete für die Pferde und Halfreiter in der ganzen Reise	»	10,48
Fahr- und Brückengeld	»	1,—
Hafer zur ganzen Reise	»	8,15
Mieterlohn, Stallgeld, Zehrung und Trinkgeld	»	20,40
1 Vorspanngaul von Neckarsteinach bis an Haarlaß	»	2,30
für Steuer- oder Schiffsmann zu ganzen Reise	»	5,36
Taglohn für 2 Männer auf 14 Tage à 16 Kr.	»	7,28
Schiffereiseile und sonstige Gerätschaft auf dieser Reise Abgang	»	15,—
in Heilbronn für Krahnenmeister und Waagknecht	»	—,36
Steuermann Taglohn pro Tag 30 Kr.	»	7.—
	fl.	105,51.

Zieht man in Betracht, daß der Hümpler bei voller Ladung und günstigem Wasser 300 Zentner, bei mittlerer Ladung nur 200 Zentner führte, also bei einem Frachtsatz von 15 Kr. nur 75 fl. bezw. 50 fl. für die Bergreise einnahm, so ergibt sich fast zwingend die Unhaltbarkeit der Berechnung, aber auch mit etwa gleicher Sicherheit, daß der Hümpler höchstens doch nur ganz wenig verdienen konnte und seinen Gewinn vor allem in der Talreise herausholen mußte, keinesfalls aber einen seinen Arbeits-, Zeit- und Kapitalaufwand übermäßig lohnenden Verdienst gehabt haben dürfte. Doch standen sich gerade in jener Zeit die Hümpler verhältnismäßig immer noch besser als die Rangschiffer. Denn eine starke Konkurrenz, die den Rangschiffern zum Nachteil er-

Digitized by Google

wachsen war, bot den Hümplern eine vorteilhafte Geschäftsgelegenheit. Die Mainzer Schiffer drängten sich nämlich dank der mehr geschickten als rechtsgemäßen Interpretierung des 1749er Vertrages immer mehr auf den Neckar. Auf Grund des Artikels 17 des Luneviller Friedens, der in Bestätigung des Artikels 16 des Friedens von Campoformio (En attendant toutes les communications et relations commerciales seront rétablies dans l'état où elles étaient avant la guerre) bis zum Abschluß eines französisch-deutsch-österreichischen Handelsvertrags die Handels- und Verkehrsbeziehungen auf den status quo ante brachte, führten die Mainzer Schiffer vom Friedenserlaß, also Anfang 1801, bis zur späteren Errichtung des Mannheimer Stapels im Jahre 1808 die Neckargüter durch Umschlagen von ihren größeren Rhein- auf die kleineren Neckarschiffe, Kaufmannsgüter auf diesen Humpelschiffen direkt bis nach Heilbronn.[1] Der Vertrag von 1749 war allerdings auch schon zuvor mannigfaltig von kurmainzischer Seite verletzt und dadurch sogar ein kammergerichtlicher Mandatsprozeß veranlaßt worden, durch dessen Urteil vom 9. Oktober 1796 der Vertrag besonders in Ansehung des zweiten Artikels bestätigt wurde. Allein in der Hauptsache wurde der Vertrag sogar in den ersten Jahren des Krieges noch beobachtet und nur seit jenem Zeitpunkt durch die mainzischen Schiffer vernachlässigt, als sie die Abtretung des linken Rheinufers für wahrscheinlich und endlich für gewiß hielten.[2] Im Vertrage von 1749 verzichtete Kurmainz, wie es in einer der zahlreichen Beschwerden und Klagschriften pfälzischer Schiffer in damaliger Zeit und zwar einer Eingabe der Mannheimer Schifferzunft vom 30. Dezember 1802[3] lautet, «für seine Schiffer nach § 6 auf die ganze Neckarfahrt, nämlich den Transport aller Güter, welche von Frankfurt und Mainz bis nach Heilbronn verführt werden, welche den pfälzischen Schiffern nur allein überlassen bleiben sollen... Stets noch wird das Stapelrecht zu Mainz ausgeübt. Unterdessen haben die Mainzer Schiffer wohl zwei Drittel der Neckarfahrt an sich gezogen, wohin sie ohne alles Hindernis zum entschiedenen Nachteile der pfälzischen Schiffer die Waren verführen. Nach § 4 und 5 soll nur jenen Schiffern gegenseitig eine Rückfracht zugestanden werden, welche an die beiderseitigen Ufer mit geladenen Schiffen in der Hinfahrt kommen; so streng in Mainz hierauf gesehen und gehalten wird, so wenig beachten die Bestimmung die Mainzer Schiffer. Sie landen mit leeren Schiffen bei den pfälzischen Ladeplätzen, um dort Warenladungen abzuholen.» Der daraus sich ergebende Verlust für die pfälzischen Schiffer war noch dadurch um so schwerer, daß «zur Rheinfahrt alle Neckar-Rangschiffer und Hümpler wegen der Verschiedenheiten des Wassers

[1] Zeller, S. 102. — [2] Mohl, Handakten. — [3] Mohl, Handakten.

Digitized by Google

und der Handlungsweise ihre Schiffseinrichtungen mit schweren Kosten getroffen hatten und besonders drückt auch von daher unsere Gesellschaft noch eine schwere Schuldenlast», wie es in einer Eingabe des Brudermeisters Nußhaag und der Rangschiffer an den Fürsten von Leiningen vom 8. März 1803 heißt.[1] Und weiter «Wir haben ohnehin durch den letzten Krieg unendlich verloren; so manchen Erwerbszweig die ersten Jahre desselben auch eröffnet haben, so doppelt nachteilig waren die folgenden, da man das unrühmliche System befolgt hat, unsere Schiffe und Nachen unentgeltlich zu Rhein- und Neckarbrücken zu benutzen, sie von Freunden und Feinden passieren zu lassen und uns zu ewigen Fronfuhren zu mißbrauchen, während Handel und Wandel gänzlich gehemmt und in die nördlichen Gegenden Deutschlands geflohen waren». Ohnehin sind der Klagen schon mancherlei, welche die sämtlichen rheinpfälzischen Schiffer gegen die jetzigen französischen und besonders gegen die Mainzer Schiffer aufzustellen haben. «Unser Unglück — heißt es in der Eingabe der Neckarrangschiffahrt von Heidelberg vom 9. März 1803 an den Markgrafen zu Baden — war selbst durch den Friedensschluß nicht geendigt. Schon vor und gleich nach demselben suchten die auf der linken Rheinseite wohnenden Schiffer, vielleicht ohne Wissen ihrer Regierung sich der Schiffahrt des Stromes allein zu bemächtigen, sich wenigstens solche Vorteile und Begünstigungen zu verschaffen, die uns jede Konkurrenz mit ihnen erschwert und ohne Abänderung in der Zukunft gewiß unmöglich macht. Nun steht sogar unserer eigentlichen Neckarschiffahrt noch von einer anderen Seite ein neues Mißgeschick bevor, welches zugleich in unsere ganze bisherige Verfassung einzugreifen und sie förmlich aufzulösen droht.»

Mit diesem neuen schweren Mißgeschick waren die Differenzen mit den nunmehr leiningischen Schifferuntertanen gemeint, derentwegen der für den 4. März 1803 angesetzte Brudertag und alle Abrechnungen etc. hatten verschoben werden müssen. Seine letzte Ursache lag in dem Reichsdeputationshauptschluß, der nach mehrjährigem schmachvollem Schachern und Feilschen endlich soeben unterm 25. Februar 1803 zu Regensburg zustande gekommen war und folgende für die weitere Entwickelung der Neckarschiffahrt höchst bedeutungsvollen territorialen Veränderungen zur Folge hatte: die freie Reichsstadt Heilbronn kam zu Württemberg, Neckarsteinach und Hirschhorn wurden hessische Enklaven, die am Neckar gelegenen rechtsrheinisch-pfälzischen Oberämter Heidelberg und Ladenburg nebst Mannheim kamen an Baden, das am Neckar gelegene pfälzische Oberamt Mosbach an den

[1] Diese Zitate aus Mohls Handakten, Auszüge aus den Akten des Landvoigteigerichts Heilbronn.

Digitized by Google

Fürsten von Leiningen. Nunmehr waren also am Neckar Gebietsherren: der Markgraf von Baden, der Herzog von Württemberg, der Landgraf von Hessen-Darmstadt, die Herren Hoch- und Deutschmeister, der Ritterkanton Odenwald und der Fürst von Leiningen. Besonders durch den Anfall des Oberamts Mosbach an Leiningen begegnen wir hier in den nächsten Jahren noch einer kurzen Nachblüte partikularistischer Kleinstaaterei mit ihrem ganzen Aufgebot von Hoheitsansprüchen, das nur durch die politische Unfähigkeit zu mehr oder minder kraftlosen Demonstrationen verurteilt blieb. In unmittelbarer Folge dieser Aufteilung der Pfalz ergaben sich für die Neckarschiffahrt alsbald Wirren politisch-rechtlicher Natur. Sie konzentrierten sich zunächst in der Frage, ob die vom Heidelberger Neckargrafenamt ergehenden Verordnungen für Leiningen nicht etwa territoriale Eingriffe in die landesherrlichen Hoheitsrechte zu bedeuten und zur Folge haben würden, sowie ob durch sie nicht die Gefahr einer übermäßigen, einseitig badischen Interessenbevorzugung zu befürchten stünde. Bereits 1801 bereiteten sich solch partikuläre Streitigkeiten zwischen Leiningen und der Markgrafschaft Baden vor. Das Neckargrafenamt Heidelberg hatte unterm 27. September 1802 dem Schifferbrudermeister in Haßmersheim die beiden markgräflich-badenschen provisorischen Besitzergreifungspatente vom 16. und 24. IX. «zum Anschlagen communiciret und ihm aufgegeben, zur Conservirung der Gerechtsamen auf dem Neckarstrom rücksichtlich des Herrn Marggrafen den Schifferstand zu Haßmersheim auf der Zunftstube davon benachrichtigen zu lassen». Der Brudermeister wußte sich wohl nicht recht zu helfen, ward bei seinem Amtskeller zu Neckarelz vorstellig, was nachfolgenden Beschluß der leiningischen Regierung vom 11. Oktober 1802 zur Folge hatte: «Da durch die Zertheilung der Rheinpfälzischen Landesherren auch das bisher dem Durchläuchtigsten Churhause Pfalz-Bayern von wegen der Neckargrafschaft ausschließlich zustehend gewesene Obereigentum des Neckars und die daraus fliesende Landes- und Hoheitsrechte dergestalt denen Regenten zugefallen, daß jeder derselben sich ihrer soweit der Neckar ihr Gebiet durchströmet, ausschließlich bediene und dieselbe ausüben kann, mithin hierdurch alle einseitige Verordnungen des Churfürstlich Rheinpfälzischen Neckargrafen-Amts zu Heydelberg in dem diesseitigen territorio unzulässig sind, so hat fürstlich Leiningisches Amt zu Neckarelz den Schifferbrudermeister zu Hasmersheim, sowie allen Schiffern und Hümplern in diesseitigen Landen die Annahme und Befolgung aller solcher einseitiger Befehle und Verordnungen gedachten Neckargrafenamts ernstlich zu untersagen geruht».[1] Zum Zweck der

[1] Archiv des Bezirksamts Eberbach.

Digitized by Google

Regelung und Orientierung forderte aus obiger Veranlassung die «Fürstlich Leiningensche zur Civilbesitzergreifung gnädigst verordnete Commission» auch das Amt Eberbach auf, «über das bisherige Verhältnis der Schifffahrtsangelegenheiten auf dem Neckar der diesfalls ausgeübten von denen landesherrlichen Rechten und Zuständigkeiten gegen Benachbarte einzuberichten, auch mit Zuziehung erfahrener und mit dem Verhältnis genau bekannter Schiffer, gutachtlich die geeignete Vorschläge zur Erzielung des vorgedachten folgens ehebaldigst anhero gelangen zu lassen». Dieser Bericht vom 27. Oktober 1802, der im (stellenweis geringfügig verstümmelten) Konzept vorliegt, ist im Anhang teilweise abgedruckt. Er ist verhältnismäßig objektiv und auf Grund sachverständiger Aussagen abgefaßt, und gibt mit einem summarischen Rückblicke zugleich ein anschauliches und — bis auf wenige sich aus diesen Ausführungen von selbst korrigierende Angaben — auch zutreffendes Bild von dem Schiffahrtsbetrieb und der Verteilung des Gewerbes im Neckartal, seiner örtlichen Bedeutung und beruflichen Differenzierung. Gleichzeitig bringt er aber auch die unsichere politische Konstellation in ihrer Rückwirkung auf die Neckarschiffahrt zum treuen Ausdruck. Dies alles zu einem Zeitpunkt, der eine politische und wirtschaftliche Cäsur für die Entwickelung der Schiffahrts- und Schifferverhältnisse im Neckartal bedeutet und sich darum zu Beginn einer neuen Periode für sie zu kurzer Umschau an der Schwelle des neuen Jahrhunderts eignet.

Im folgenden Jahre hatte das Oberamt Heidelberg als ehemalig selbständiges Neckargrafenamt — unbekümmert um die leiningschen Absichten — den gewöhnlichen Schiffbrudertag zunächst auf den 21. Februar 1803 festgesetzt und alle Schiffer und Holzgewerber mit dem Bedeuten vorgeladen, gleichzeitig ein gerichtlich attestiertes Verzeichnis des gegenwärtigen Nachenstandes mit einzuschicken, um danach die vom Brudermeister in Heidelberg zu erhebenden Neckarbaukosten zu regulieren und repartieren. Aber es erschienen weder die Schiffer aus Hirschhorn hochfürstlich darmstädtischen Gebiets, noch die von Leiningen, und letzteres gab nochmals eigens bekannt, daß Schiffer wie Holzgewerber auf keinem Schifferbrudertag in Heidelberg, wenn sie auch gleich würden vorgeladen werden, erscheinen, vielmehr jeder Vorfall oder fremde Einschreitung, welche dem diesseitig landesherrlichen Rechte über den Neckar Eintrag tun könnten, angezeigt werden sollten. Zur Strafe für ihr Nichterscheinen wurde den leiningschen Schiffern eine Strafe von 22 Reichstalern auferlegt, zur Zahlung innerhalb 14 Tagen und «bei fruchtlos umloffener Frist mit Real-Arrest bey Betretung auf dem Badischen Territorium, um die Strafe zu exequiren be-

Digitized by Google

drohet»[1]. Damit waren die gegenseitigen Repressalien zwischen Baden und Leiningen begonnen. Sie fanden ihre Fortsetzung, als im nächsten Jahre, diesmal allerdings nur Deputationen der Bruderschaft, ins Karmeliterkloster wieder zum Schifferbrudertag bei Vermeidung der in den Bruderschaftsartikeln festgesetzten Strafe vorgeladen wurden, um das zum Teil noch rückständige Legegeld und die Baukostenbeiträge zu entrichten. Leiningen reagierte prompt mit einem entsprechenden Verbot an seine Schiffer und das kurfürstliche Neckargrafenamt lud in einem Schreiben vom 16. März 1803 die fremdherrischen Zunftmeister und Vorstände der Schiffer, Fischer- und Holzgewerbe-Zünfte zu persönlichem Erscheinen vor, andernfalls man das «Ausbleiben als einen Verzicht auf den Heidelberger Schifferzunftsverband annehmen, somit dieselbe aus der Liste der Zunftgenossen ausstreichen und ein Verzeichnis der Nichterschienenen zum kurfürstlichen Hofrat der Badenschen Pfalzgrafschaft einsenden werde, um wegen der Ladung im diesseitigen Territorio zu Berg und zu Tal und (da keiner nicht anstoßender Nebenströmlerzunft Rheinrecht zustehet) auch wegen der Rheinschiffahrt die geeignete Vorkehrungen und Communicationen mit den Beteiligten pflegen zu können». Die leiningischen Schiffer, die sich wohl dem Verbot ihres Gebietsherren gefügt hatten, erklärten übrigens, sich ohnehin «zur Privatberechnung und Ausgleichung mit ihren verschiedenen Schiffahrtsgenossen in dem Markgräflich Badenschen Gebietsteil bereitwillig». In einer Eingabe vom 8. März 1803 stellten sie dem Fürsten von Leiningen vor, daß es das Interesse der Neckaruferstaaten erfordere, einträchtig zu sein und sich über die Schiffahrtsverhältnisse zu verständigen, baten auch, ihnen den Anteil an dem Heidelberger Brudertag wieder zu gestatten. Die Vorstellungen begründeten sie aber namentlich durch Hinweis auf die Gefahr, welche die Neckarschiffer ohnehin laufen, von den Mainzer Schiffern zugrunde gerichtet zu werden, und durch die bereits von letzteren ausgeübten Eingriffe in ihre Rechte. Aber erst als Leiningen sich in seinen territorialen Hoheitsrechten durch eine kurbadischerseits abgegebene Erklärung nicht länger mehr bedroht fühlte, ward den leiningenschen Schiffern wieder die Beteiligung am Brudertag gestattet. Allmählich entschloß man sich dann, zum Zwecke der Regelung der gegenseitigen Ansprüche und obwaltenden Differenzen besondere Vergleichskommissionen einzusetzen. Man hatte für den 28. Juli eine gemeinschaftliche Konferenz in Heilbronn anberaumt. Indes war nur der württembergische Kommissar sich einzufinden geneigt; die badischen und leiningenschen Kommissarien zogen die diplomatische Panacee

[1] Akten hierzu im Archiv des Bezirksamts Eberbach.

Digitized by Google

dilatorischer Politik vor, sie schützten teils Mangel an Instruktionen, teils andere dringende Geschäfte vor und trugen auf Verschiebung der Konferenz an[1].

Indes mußte gerade das Zusammentreffen der Differenzen mit den leiningenschen Schiffern auf der einen, den Mainzern auf der anderen Seite eine alsbaldige Regelung der Neckarschiffahrtsverhältnisse als dringend notwendig erscheinen lassen. Der gegenwärtige Zeitpunkt war für diese Regelung besonders günstig, indem sie sich jetzt im Anschluß an die gerade gleichzeitig für die Rheinschiffahrt durchberatene und geplante Oktroikonvention erledigen ließ, ja ohnehin hätte durchgeführt werden müssen. Am meisten drängten die Schiffer selbst auf das aus doppelten Gründen Unumgängliche. «Alle diese und ähnliche kränkende Beschwerden unserer Rhein- und sogar zum Teil unserer Neckar- und Main-Schiffahrt können nur in dem jetzigen Zeitpunkt oder werden nie gehoben werden, jetzt wo nach dem allgemeinen staatsrechtlichen und zu Regensburg besonders angenommenen Grundsatz der Rhein ein den beiden paciscierenden Nationen gemeinschaftlicher Fluß sei, folglich auch die Schiffahrt nach genau gleichen Rechten für beide und ohne Vorliebe für eine Rheinseite oder eine Stadt auf der linken Seite oder nur auf eine gewisse Strecke des Weges reguliert werden soll.» In ihrer Eingabe vom 9. März 1803 äußerten die Schiffer ihre Ansicht für die künftige Gestaltung und Regelung der Schiffahrtsverhältnisse dahin: «die bisherige Gesellschaft der Neckarrangschiffer, wovon 10 dahier zu Heidelberg, 6 in Mannheim und 4 zu Haßmersheim im Leiningenschen wohnen, sowie die Gesellschaft der Hümpler oder jene, die mit kleinen Schiffen fahren, nicht wohl zu trennen, daß vielmehr die Rangordnung als das einzige Mittel zur Bezahlung der gesellschaftlichen Schiffbau- und Kriegsschulden wieder genau einzuführen und zu beobachten, daß ferner die zwischen den Rangschiffern und Hümplern, zwischen diesen und den Nächlern und Fischern bezeichnete Grenzlinie der Gerechtsamen und Arbeiten wegen des Interesses des Publikums und besonders wegen Sicherheit der den Schiffern anvertrauten Kaufmannsgüter beständig zu respectiren, die Anzahl der Rangschiffer und Hümpler nicht zu vermehren und daß zur Besorgung aller dieser und verwandter Gegenstände die Errichtung einer gemeinschaftlichen Kommission das zweckmäßigste Mittel sein würde». — Über die Stellung der Handelskreise zur künftigen Schiffahrtsregelung orientiert eine gleichzeitige Eingabe der Heilbronner Spediteure vom 8. März 1803; nach Darstellung des Interesses, welches Bayern jetzt habe, den Main wie den Oberrhein zu begünstigen, fahren

[1] Zeller, S. 104.

Digitized by Google

sie fort: «Um so wichtiger muß es daher sein, diesen (badischen Hof) durch zweckdienliche Vorschläge in das Interesse der Neckarschiffahrt zu ziehen, solchen zu veranlassen, strenge Polizei unter den Neckarsowohl als Rangschiffern herzustellen, billige und den Zeitumständen angemessene Frachten mit Zuziehung Württembergs zu regulieren, oder aber, wenn alle alte Formen aufgehoben werden sollten, es dahin einzuleiten, daß es der Heilbronner Kaufmannschaft freistehe, zur Abholung ihrer eigenen und der ihnen als Spediteurs zur Besorgung überlassenen Güter selbst wählende Schiffer nach Mainz abzufertigen und mit diesen sich über die Fracht zu vereinigen, wie solches auf allen Ladungsplätzen ohnehin eingeführt und immer der Kaufmannschaft allein überlassen ist».[1] — In diesen ganz im individualistischen Sinne gehaltenen Vorschlägen für den Fall, daß «alle alte Formen aufgehoben werden» wirft bereits die große Entwickelung gleichsam ihren Schatten voraus, die damals als die Befreiung der Rheinschiffahrt einsetzte. Sie wird uns in ihren Hauptzügen zunächst hier zu beschäftigen haben.

Bereits der Reichsdeputationshauptschluß besagte in Art. 39: «Alle Rheinzölle werden aufgehoben, bloß Eingangsgebühren und ein Schiffahrts-Octroi bleiben vorbehalten».

Von dem Ertrage dieses Oktroi wurden nach Abzug der Verwaltungskosten von der deutschen Anteilshälfte der nach Bestreitung der strombautechnischen Unterhaltskosten übrige Rest» «zur Ergänzung der Dotation des Herrn Kurfürsten Erzkanzlers» bestimmt, und diesem war zugleich «von dem Reich mit Einstimmung des Kaisers die Vollmacht übertragen worden, mit der französischen Regierung alle allgemeinen und besondere Anordnungen in Beziehung auf das Schiffahrts-Octroi abzuschließen, bloß die Genehmigung des Kurfürsten-Rats vorbehalten». Kraft dieser Vollmacht kam unterm 15. August 1804 die «Octroi-Convention» zustande, der am 1. Oktober gleichen Jahres eine Nachtragskonvention folgte; vom Kaiser in Vollzug gesetzt wurde sie erst am 1. November 1805. Von den in ihr behandelten zwei Hauptgegenständen wurde die Oktroi-Administration dahin geregelt, daß eine Abgabe von 2 frcs. bei der Bergfahrt, von $1^1/_2$ frcs. bei der Talfahrt für jeden Zentner Ladung an einem der auf jedem Ufer bestimmten 6 Orte erhoben wurde; in Köln und Mainz wurden Freihäfen errichtet, die Schiffe wurden lediglich der Kontrolle der Oktroibeamten unterworfen. Hier kommt indes vornehmlich nur der andere Hauptgegenstand der Konvention in Betracht: die Einrichtung der Rheinschiffahrt.

Der Rhein wurde für die Schiffahrt, entsprechend der örtlichen Verschiedenheit des Flußcharakters und der dadurch bedingten Größen-

[1] Mohl, Auszüge aus den Akten des Landvoigteigerichts Heilbronn.

Digitized by Google

verhältnisse der Schiffe, durch die Hauptstationsorte Mainz und Köln in Ober-, Mittel- und Unterrhein geteilt; in diesen beiden Stationen, die alle passierenden Schiffe anlaufen mußten, wurde der Umschlag, ebenso der Rangturnus beibehalten. Der Schiffahrtsbetrieb wurde durch die Oktroikonvention (Art. 19—21) in die große und die kleine Schiffahrt eingeteilt. Die große oder Handelsschiffahrt berechtigt zum Gütertransport von einem Stationshafen zu dem andern und darüber hinaus, sie vollzieht den Verkehr der Transitogüter unter, von und nach den Aus- und Einladehäfen des Rheins; ihre Ausübung war den neu zu formierenden Schiffergilden in Köln und Mainz anvertraut und von der Zugehörigkeit zu diesen abhängig. Die kleine Schiffahrt hat die «wechselseitige Verhältnisse der Häfen und Länder zum Zweck, welche so gelegen sind, daß bei ihrer Kommunikation das Schiff die beiden Hauptstationen nicht zu passieren nötig hat». Die Vorschriften rücksichtlich der Schiffahrtsstationen und Schiffergilden erstrecken sich nicht auf die kleine Schiffahrt. Dieser letztere Begriff wurde bald dahin erweitert, daß ihr auch die Handelswarentransporte von bezw. nach den zwischen den beiden Stationsorten gelegenen Häfen zugesprochen wurden. Die Schiffer zerfielen je nach dem von ihnen ausgeübten Betrieb in Groß- und Kleinschiffer, vom Gesichtspunkt ihrer Organisation betrachtet, in Gilde- und wilde oder freie Schiffer. Von den Gildeschiffern wurde verlangt, daß sie 1) die Landessprache lesen und schreiben können, 2) Eigentümer eines für die jeweilige Stromstrecke geeigneten Fahrzeugs und 3) selbst als Steuerleute fahren, 4) durch Rechtschaffenheit des Zutrauens des Handelstandes würdig sind. Außerdem war eine der Schiffsgröße entsprechende Kaution zu leisten. Wer die Bedingungen nicht erfüllen oder sein Eigentum an einem geeigneten Schiff nicht nachzuweisen vermochte, durfte nur als patentisierter Setzschiffer für Witwen oder verhinderte Mitglieder der Zünfte fahren. — Am 12. August 1807 ward die ministerielle Billigung dem Entwurfe der Gildeordnung zuteil, nunmehr konnte die Durchführung beginnen. Durch Ankündigung vom 1. März 1808 seitens des Generaldirektors des Rheinschiffahrts-Oktroi wurden alle Rheinschiffahrt betreibenden Schiffer aufgefordert, sich in die zu Mainz und Köln aufliegenden Gildelisten einzuzeichnen, vorausgesetzt, daß sie die erforderliche Qualität für ihre Person und das Schiff nachweisen konnten. Die Liste lag in Mainz vom 10. März bis 10. Juni 1808 auf und wurde dann unterm 5. Oktober gedruckt und veröffentlicht.[1] Man hatte dabei noch eine Unterteilung der Gildeschiffer vorgenommen, indem man diejenigen Großschiffer, welche die direkte Fahrt

[1] General-Landesarchiv Karlsruhe.

Digitized by Google

zwischen den beiden Stationshäfen und den Endpunkten am Oberrhein und in Holland besorgten, ohne unterwegs aus- oder einladen zu dürfen, von denjenigen sonderte, die den Transport von den Stationshäfen nach den Zwischenhäfen betrieben. Letztere, Intermediär- oder Zwischenschiffer genannt, wurden unter fortdauernden Reibereien von den ersteren, direkten Schiffern möglichst auf den Rang und die Berechtigungen der Kleinschiffer herabgesetzt. Bei der Mainzer Schiffergesellschaft waren 200 Personen eingetragen, davon sich 104 (unter ihnen kein Pfälzer) für die direkte Fahrt meldeten. Von den 70 als Intermediärschiffer eingetragenen hatten sich 26 (ebenfalls kein Pfälzer) für die Mittelrheinstrecke Mainz—Köln, 44 für die Oberrheinstrecke Straßburg—Mainz gemeldet, und unter diesen wohnten (neben 7 aus Freistett, 1 aus Schreck, 3 aus Germersheim, 6 aus Worms, 3 aus Gernsheim, 1 aus Oppenheim) 12 zu Heidelberg, 1 zu Haßmersheim und 10 zu Mannheim.[1] Diese pfälzischen Intermediärschiffer waren nichts anderes als die früheren Rangschiffer der Rangfahrtsgenossenschaft, die seit den Kriegsjahren unter den Eingriffen der Mainzer Schiffer trotz wiederholter Belebungsversuche der Auflösung nahe war. Als aber mit der Oktroikonvention auch für die Schiffahrt Ordnung und Regelung sich fand, ging man daran, sich neu zu formieren, und die Rheinrangschiffer des Neckartales, die bisher mit den Neckarleichtschiffern in der Heidelberger Bruderschaft vereinigt waren, trennten sich von dieser und bildeten zusammen mit sämtlichen rechtsrheinischen Schiffern von Kehl bis Mainz im Jahre 1805 zu Mannheim eine einzige für sich bestehende, von anderen Zünften unabhängige Schiffergilde, welche aus zwei Abteilungen (der Ober- und Niederrheinischen) mit Sitz in Freistett bezw. Mannheim bestand. Jede Abteilung hatte einen besonderen Vorstand aus einem Hauptschiffer und zwei Deputierten unter Vorsitz des badischen Schiffahrtskommissärs. Alljährlich am Dreikönigstag fand der Schiffertag statt, dem Bevollmächtigte beider Abteilungen beiwohnten, wobei der Hauptschiffer über die Kassenführung etc. Rechnung legte. Die seit dem Oktroivertrag zessierenden Zollvorrechte und andere Abgabebegünstigungen der früheren Ranggenossenschaft waren auf die Gilde übergegangen. Aus Mannheim und Heidelberg gehörten ihr 24 Schiffer an. Sie arbeiteten dringend auf eine definitive Regelung des

[1] General-Landesarchiv Karlsruhe, s. a. Eckert, S. 43: «Eichhoff als directeur général de l'octroi de navigation wählte als Mitglieder des Verwaltungsbureaus für Mainz durch Schreiben vom 14. 11. 1808 pour la rive droite: François Rummel de Heidelberg, Guilleaume Kimpel de Caub, Martin Schnellbach de Mannheim, als Suppleanten pour la rive droite neben einem Mainzer Schiffsmeister den Pierre Brumig de Mannheim».

Digitized by Google

Rheinschiffergewerbes hin. Durch die Oktroikonvention, die alle früheren Verträge außer Kraft setzte, war für die Schiffer zu beiden Seiten des Rheins gleiches Schiffahrtsrecht angenommen. Die pfälzischen Schiffer wurden unter Aufhebung der Verträge von 1681, 1749 und 1751 von der Straßburger Route völlig ausgeschlossen und mußten die Neckargüter, die ihnen zuvor allein zustanden, mit den Mainzer Schiffern teilen. Obendrein wurde ihre zweckmäßige Gildenverfassung, die Einheit und Ordnung in den Schiffahrtsbetrieb des Oberrheins brachte, von der französischen Stationshafenbehörde in Mainz in jeder Weise angefeindet. Schließlich löste ein Beschluß vom 26. November 1808 die Mannheimer Schiffergilde auf und wies die einzelnen Glieder an, sich in die Mainzer Schiffergesellschaft einzufügen. Damit waren die Rangschiffer des Neckartals definitiv zu Rheinschiffern geworden; Neckarschiffer im engeren Sinne waren fortan nur noch die bisherigen, Hümpler genannten Leichtschiffer. — Auf den Neckar, wie überhaupt auf die Nebenströme und ihr Schiffergewerbe wirkte die Oktroikonvention zunächst nicht so tief und mehr mittelbar ein. Artikel 22 lautete: «Die Bestimmungen der gegenwärtigen Übereinkunft können nicht so verstanden werden, als wenn sie sich auf die Schiffahrt jener Flüsse ausdehnen, welche in den Rhein sich ergießen, sei es auf der rechten oder der linken Seite dieses Flusses». Gleichwohl fiel als erstes der völligen Revolution und Neuordnung im Schiffahrtswesen und der territorialen Umgestaltung des Neckartales die Institution des Neckargrafenamts zum Opfer. Dessen Funktionen und Kompetenzen hatten sich ohnehin im Laufe besonders der letzten Zeit wesentlich — und durchaus nicht zu seiner Stärkung — geändert. Nun war damals gerade zu rechter Zeit der bisherige Neckargraf von Wrede, der Vater des späteren bayrischen Feldmarschalls, gestorben; das Amt blieb unbesetzt und wurde durch Verfügung vom 27. Dezember 1804 sistiert. Die polizeiliche Aufsicht über die Rhein- und Neckarschiffahrt wurde der jeweiligen Schiffahrtskommission in Mannheim übertragen. Die Funktionen des Oberzunftmeisters dagegen, die den Heidelberger Landschreibern in Realunion mit der Neckargrafen-Jurisdiktion zugestanden waren, wurden von dieser geschieden und damit blieb dem Neckargrafenamt nur noch ein blasser Schatten der ursprünglich mit ihm verbundenen Machtfülle. Wesentlich Ursache zur Abschaffung dieser alten, obsolete Hoheitsrechte repräsentierenden Institution waren die Kontroversen und Differenzen, die anknüpfend an die rechtliche Natur des Neckargrafenamts sich aus der politischen Neuaufteilung der Neckartalländer ergeben hatten. Besonders Leiningen[1] war es, das als Besitzer des Amtes Mosbach, soweit

[1] Zeller, S. 80.

Digitized by Google

es vom Neckar durchflossen wurde, auch die Hoheit über den Fluß und mit ihr das Geleitsrecht beanspruchte, obwohl die Ausübung der Neckarhoheitsrechte mit dem Neckargrafenamt verbunden war. Heilbronn bemühte sich jetzt als württembergische Stadt mit um so größerem Nachdruck, nach fruchtlosen Protesten durch Repressalien, den Verzicht Leiningens auf Ausübung dieser Hoheitsrechte zu erreichen. Das gelang erst, als Leiningen nach dem französisch-österreichischen Kriege des Jahres 1805 durch den Frieden von Preßburg im Jahre 1806 unter badische Souveränität kam. Baden hatte seinerseits schon früher und jetzt auch auf dieser Strecke schon aus politischen Zweckrücksichten gegenüber Württemberg, seinen Rheinbund-Alliierten, auf die Ausübung seiner dem rechtlich unhaltbaren dominium Nicari entsprungenen Hoheitsrechte verzichtet. Wie die Sistierung des Neckargrafenamts zeigte, hatte mit dem Mantel auch der Herzog fallen müssen. Nur die partielle Rechtsnachfolgerin, die Mannheimer Schiffahrtskommission, konnte sich nicht enthalten, von der ihr gewordenen Gerichtsbarkeitsbefugnis ergiebigen Gebrauch zu machen. Schon im September 1806 hatte sie die von einem Mannheimer Schiffer gegen einen Heilbronner Kaufmann angestrengte Klage (er hatte wegen eines Warenmankos 31 fl. 45 kr. Fracht einbehalten) angenommen und das Oberamt Heilbronn unterm 29. Dezember 1806 aufgefordert[1], «den Beklagten anzuhalten, die bestimmte Fracht ohne Schmälerung an den Kläger zu entrichten oder des Beklagten allenfallsige Einwendungen mittels abgehaltenen Protokolls an Herrn H. Gaum einzusenden». Dieser Hofrat Gaum, ein energischer Heißsporn, war damals der inspirierende Geist der Neckarverkehrspolitik und badischer Schiffahrtsoffiziosus. Obwohl in einem unterm 16. April 1807 zwischen Württemberg und Baden abgeschlossenen Staatsvertrage im § 47 auf alle gegenseitigen Staatsdienstbarkeitsrechte Verzicht geleistet worden war[2], wollte Gaum in «einer anderen Streitsache, ein Manko von 5 Pfd. Kaffee betreffend, im September 1807 das bei ihm angeklagte Heilbronner Handlungshaus ohne weiteres vor die großherzoglich Badische Schiffahrts-Commission in Mannheim ziehen und mit Arrest-Anlegungen verfahren».[3] — Selbstverständlich war es nicht das minimale Objekt, noch viel weniger die prinzipielle Behauptung eines ideellen Hoheitsrechtes oder gar ein hochentwickeltes Rechtsbedürfnis, was die Mannheimer Schiffahrtskommission zu ihrem rigorosen Vorgehen veranlaßte. Die tieferen und eigentlichen Gründe lagen in der von verstimmenden Reibungen zum erbitterten Kampf gesteigerten Rivalität Heilbronns und Mannheims. Im Grunde war es eine Rivalität zwischen

[1] Zeller, S. 81 ff. — [2] Zeller, S. 81 ff. — [3] Zeller, S. 81 ff.

Digitized by Google

den damals um die wirtschaftspolitische Hegemonie ringenden Doktrinen des Liberalismus und Merkantilismus in ihrer praktischen Anwendung auf die Verkehrspolitik. Auf der einen Seite Heilbronn, der alte mit schwäbischer Bedächtigkeit schreitende, aus politischer wie wirtschaftlicher Ohnmacht erst in der württembergischen Leitung allmählich neu erstarkende Speditions- und Umschlagsplatz am einen Ende der Neckarschiffahrtsstraße zum Unterneckar. Auf der andern Seite stand Mannheim, der Speditionsplatz am anderen Ende zum Rhein, mit pfälzischer Rührigkeit vorauseilend, von keinerlei traditionellen Institutionen belastet, dank der tatkräftigen Fürsorge Badens rasch bei der Hand, für die wirtschaftlichen Neuentwicklungen in Handel und Verkehr profitable Verkehrs- und Speditionsformen zu finden und sie — nur zu bald für das zurückbleibende Heilbronn — anzuwenden. Dieser lange verhaltene wirtschaftliche und politische Antagonismus, nun durch die Neuordnungen im Schiffahrtswesen zu Jahrhundertbeginn neu entfacht und von den geschäftigen Händen interessierter Spediteure, wie energischer Regierungsbeamter geschürt, leuchtete jetzt bei jeder Gelegenheit lichterloh auf und brachte die erregten Gemüter in eine Siedehitze, die in einer Anzahl wäßriger Streitschriften — allerdings nur zum Teil — verdampfte. Der Koordinationspunkt aber, von dem aus alle diese fieberhaft vibrierenden Nerven in Erregung gesetzt wurden, war die geplante Errichtung eines Stapels in Mannheim.

Durch die Betriebsordnungen von 1753 und 1784 hatte sich mit dem Wachsen der Schiffstypen in jahrzehntelanger Übung zu Mannheim ein natürlicher freiwilliger Umschlag von Schiff zu Schiff ausgebildet. Ihm obligatorische Rechtsbasis für einen Landstapel zu verleihen, wollte Baden bei Gelegenheit der neuen Rheinschiffahrts-Organisation sich nicht entgehen lassen, zumal die Mannheimer Kaufleute alle Hebel einer geschäftseifrigen Propaganda in Bewegung setzten. Dieser Stapel in Mannheim konnte naturgemäß nur zum Schaden Heilbronns erfolgen, und deshalb erklärte bei der ersten Nachricht von diesem badischen Projekt die württembergische Schiffahrtskommission in einem Schreiben vom 10. Februar 1805 dem Hofrat Gaum, «daß ein solches Unternehmen in seiner Wirkung einer neuen Zollauflage ähnlich sei und den Reichsgesetzen ebenso sehr, als den besonderen Verträgen Kurwürtembergs mit der Rheinpfalz entgegenlaufe». Merkwürdig und wohl nicht ganz offen war die Antwort[1], «daß Baden bei dem Besitz der Häfen Schreck und Kehl kein direktes Interesse für die Neckarroute habe, sondern diese nur noch als Nahrungszweig der Untertanen in Betracht komme.

[1] Zeller, S. 104 ff.

Digitized by Google

Bei der Aufhebung des Mainzer Vertrags sei das ehemalige Verbot der Spedition in Mannheim von selbst hinweggefallen, daher von badischer Seite nichts als die Aufhebung dieses Verbots erfolgt sei; von einem gezwungenen Abstoß in Mannheim aber sei nicht die Rede, der Handlung sei völliger Spielraum gelassen, die waren nach Gutbefinden zu instradieren, dem Schiffer ebenso uneingeschränkt, seinen Weg zu wählen, auch dürfte es schwerlich Badens Vorteil angemessen sein, in Mannheim einen gezwungenen Abstoß zu begründen, dieses hieße seinen eigenen Vorteil nicht kennen.»

Die Verhandlungen hierüber wurden durch den Ausbruch des österreichisch-französischen Krieges unterbrochen. Durch den Friedensabschluß von Preßburg wurde Leiningen, wie erwähnt, dem Großherzogtum Baden einverleibt, und damit war dessen Interesse an der Neckarschiffahrt im Gegensatz zu den vorstehend angeführten (von Gaum auch bereits früher[1] öffentlich vertretenen) Anschauungen nur noch gewachsen. Die Angelegenheit kam wieder in Fluß durch eine Eingabe des Mainzer Schifferstandes, der sich unterm 22. September 1807 an die Oktroi-Generaldirektion wandte: da die bisherige Einrichtung des Transportes des Neckargutes mit den durch die Oktroikonvention von 1804 für die Rheinschiffahrt getroffenen Anordnungen unvereinbarlich und für die Rheinschiffahrt höchst nachteilig sei, möge man eine Verordnung erlassen, wonach die Rheinschiffer die nach Heilbronn und der dortigen Gegend bestimmten Güter nur bis nach Mannheim zu transportieren hätten und nach richtiger Übergabe derselben an dortige Spediteure aller weiteren Besorgung und Verantwortlichkeit von ihrer Seite gänzlich überhoben würden.[2] Gaum, der dieser Eingabe vielleicht nicht ganz fern stand, hatte, nachdem im Dezember 1807 die Organisationsurkunde der Rheinschiffergilde erschienen, in einem Schreiben vom 28. Dezember 1807 dem Heilbronner Magistrat mitgeteilt[3], «daß der Schifferstand in Mainz den Antrag gemacht habe, den Warenabstoß nach Mannheim zu verlegen und er selbst beauftragt worden sei, nach dem Wunsche der Oktroi-Generaldirektion sich mit den Handelskammern in Mainz und Straßburg wegen der Frachtregulierung in Verbindung zu setzen und die Differenzen wegen der Neckarschiffahrt, insbesondere wegen Heilbronn auszugleichen». Als daraufhin in Mannheim gepflogene Unterhandlungen sich zerschlugen, erschien am 4. Februar 1808 die badische Verordnung, welche die auf dem rechten Rheinufer belegenen Zwischenhäfen Mannheim, Schröck und Freystätt für ausschließliche Ein- und Ausladestationen des badischen Oberrheins er-

[1] Bemerkungen, S. 128. — [2] Mohl, Handakten. — [3] Zeller, S. 108 ff.

Digitized by Google

klärte, dem Schiffer sowie dem Handelsmann oder Spediteur alle anderen weiteren Verladungen bei einer Strafe von 50 Reichstalern verbot, selbst den Landtransport der Güter, welche von dem Rhein kommen, oder auf dem Rhein weiter verführt werden sollten, auf diese drei Häfen beschränkte, und den Güterfuhrmann, der einen anderen Weg einschlägt, mit einer Strafe von 10 Reichstalern bedrohte.[1] Auf eine Anfrage Heilbronns, ob diese Verordnung auch die nur von Schiff zu Schiff übergeladenen Neckargüter betreffe, erging die Antwort[2], daß diese Anordnung zurzeit keinen Einfluß auf die direkte Fahrt habe, bloß den längst bestandenen Winkelverladungen und Verschleppungen mit ihren nachteiligen Folgen und Kollisionen mit den Nachbarn begegne. Unterm 17. März 1808 erging alsdann die großherzoglich badische Regierungsverordnung, die Mannheim zum Stapel- und Speditionsplatz machte. Diese Verordnung fand im Mai des gleichen Jahres ihre erstmalige praktische Ausführung, als Mainzer und andere Schiffer zum Ausladen ihrer Neckargüter in Mannheim gezwungen und diese durch Mannheimer Kaufleute weiterspediert wurden. Damit war der Mannheimer Umschlagstapel eröffnet. Seine Gegner, vorab die Heilbronner, setzten zähe den Kampf fort und suchten ihn nach Kräften in der öffentlichen Meinung, besonders aber in der Handelswelt zu diskreditieren. Die badische Regierung sah sich infolgedessen zu nachstehender Erklärung veranlaßt, die unterm 17. Juni 1808 in öffentlichen Blättern erschien und bei aller unschwer kenntlichen offiziellen Schönfärbung doch das Wesen der Sache wohl erkennen läßt:

«Da man zuverlässige Nachricht erhalten hat, daß Versuche gemacht werden, die zu Mannheim getroffene neue Schifffahrts- und Speditions-Einrichtung für die Neckargüter durch unrichtige Darstellungen in einem gehässigen Lichte zu zeigen und auswärts dem Commerz nachteilig zu machen; wobei vorzüglich Circularien, welche von einigen Mannheimer Handelsleuten unrichtig abgefaßt worden sind, dazu benutzt wurden, dieser neuen Einrichtung den Anstrich einer Stappel-Anlage und Zwangs-Anstalt zu geben; so findet man sich zur Abschneidung aller im Finstern schleichenden, durch Privat-Interesse geleiteten Mißdeutungen zur officiellen Erklärung veranlaßt, daß, wenn Sr. Königliche Hoheit der Großherzog von Baden gnädigst geruht haben, unterm 17. März d. J., dem Mannheimer Handelsstand die Spedition ausschließlich zu überlassen, diese Spedition blos das Neckargut für die Station von Mannheim bis nach Heilbronn betrifft, und weder Stapel- noch Zwangs-Abstoß in dieser höchsten Anordnung liege, da

[1] Zeller, S. 108 ff. — [2] Zeller, S. 110 ff.

Digitized by Google

die Natur den Abstoß oder den Überschlag von dem Rheinschiffer, der den Neckar nicht passiren könne, auf den Neckarschiffer erfordere, der auch seit 1753 existire. — Die ganze Abänderung beruht daher darin, daß die von den Pfälzischen Rangschiffern früher selbst besorgte Versendung ihrer bis Mannheim verbrachten Güter durch den Neckar, dem Mannheimer Handelsstande unter der nämlichen Speditionsausdehnung, wie solche in Heilbronn besteht, übertragen worden sei. — Bei dieser durch die neue Ordnung der Dinge notwendig gewordenen Einrichtung ist die Spedition von Mannheim nicht der Hauptzweck, sondern bloß das Mittel die dem Neckarstrom gedrohte dringende Gefahr der gänzlichen Verödung abzuwenden, zugleich ist auch dafür gesorgt worden, daß der Handelsmann Sicherheit für seine Güter erhalte, der Transport beschleunigt und den diesseitigen Untertanen des Neckartales ihre Nahrung erhalten werde, und daß endlich auch die Frachtkosten in ein billiges Verhältniß gesetzt worden seien. — Hierdurch glaubt man die Ansichten gehörig berichtigt zu haben, und da man wirklich damit beschäftigt ist, den zur Spedition erforderlichen Vorrichtungen die möglichste Vollkommenheit zu geben, dabei alle Regulative und Ordnungen öffentlich werden bekannt gemacht werden, der Güter-Eigentümer also immer in dem Stande erhalten wird, selbst klar zu sehen, und seine Berechnungen machen zu können, so kann es wohl keinem Zweifel unterliegen, daß die Vorteile der damaligen Einrichtung gegen die vorige, auch wenn ihr Fortbestand unter den neuen Verhältnissen möglich gewesen wäre, sich von selbst auszuzeichnen.»

Mit dieser vom merkantilistischen Geiste erfüllten Maßnahme steht im vollen prinzipiellen Einklang und in wirtschaftlichem Zusammenhang die Zollprämienpolitik für die Mannheimer Spediteure, die der neuen Einrichtung erst die Möglichkeit und Sicherheit der Durchführung gewährte. Zum Verständnis muß um weniges zurückgegriffen werden. Kurpfalz besaß[1] vor 1784 neben zwei Rheinzollstätten, Oppenheim und Mannheim, die zwei am Neckar gelegenen Neckargemünd und Neckarelz; hier wurde die Verzollung (bis 1766 zu Berg per Zentner, zu Tal per Stück, wie ja auch ähnlich die Frachten zu Berg nach dem Gewicht, zu Tal pro Schiffsladung reguliert waren) pro Mainzer Zentner vorgenommen. Die Zollsätze betrugen für

[1] General-Landesarchiv.

Digitized by Google

	pro Zollstätte	mithin an beiden Zollstätten zusammen
Baumwolle	10 Kr.	20 Kr.
fein Gut	4 »	8 »
mittel Gut	3 »	6 »
ordinäres Gut	2 »	4 »
Erz, Eisen und anderes schweres Gut	1 »	2 »

Doch blieb schon vor 1784 ein Drittel der Ladung offiziell unverzollt, während in der Praxis noch größere, wenn auch wechselnde Zollbonifikationen gewährt wurden. 1784 wurden dann die Zölle von Kurpfalz im Verein mit Württemberg reguliert, zugleich wurde das Überschlaggeld in Mannheim für die auf 1500 Zentner festgesetzte Ladung der Neckarrangschiffe auf 12 fl. normiert. Der Zollsatz an den kurpfälzischen Stationen wurde damals pro Zentner Gut ohne allen Unterschied der Qualität auf $1^1/_2$ Kr. bestimmt, wobei aber die Hälfte der Ladung zollfrei blieb. Es wurde — natürlich wieder nur für die Rangschiffer — seitens Kurpfalz von der ganzen Ladung von Heilbronn bis Mannheim ein Zoll erhoben, der sich nach folgender Formel: $4 \times \frac{\text{Ctr.}}{2} 1^1/_2 = 3$ Kr. per Zentner bestimmt. Diese ursprünglich nur auf vier Jahre zur Hebung des Neckarhandels geschlossene württemberg-pfälzische Zollkonvention wurde am 28. August 1788 auf weitere acht Jahre prolongiert. Bei der wirtschaftlichen Deroute der 1790er Jahre können übrigens fortwährende Zolldefrauden nicht überraschend sein; sie führten im Jahre 1793 zu einer verschärften Verordnung, daß künftighin alle Schiffer, Hümpler und Nachenführer, auch Marktschiffer bei der Zollstätte anfahren und sich melden sollten. Die Zollkonvention war bis 1796 in Kraft; seit 1797 bestand kein neuer Vertrag, doch erklärt ein Erlaß der badischen Schiffahrtskommission von 1808, daß obwohl «die ehemaligen Neckarrang-Verhältnisse schon während des Krieges sich aufgeloest hatten»[1], dennoch die den ehemaligen pfälzischen Neckarrangschiffern im Jahre 1784 eingeräumte Vergünstigung rücksichtlich der Kranen-Waggebühr und Verzollung durch den Neckar bis zum Jahre 1808 (seit 1804 für die erwähnte Rheinschiffergilde) fortbestand. Jetzt aber, im Frühjahr des Jahres 1808, bei Eröffnung des Mannheimer Stapels setzte Baden die vor 1784 geltenden Zollsätze wieder in Kraft, aber für die ganze Ladung. Ausgenommen waren die durch Mannheimer Spediteure besorgten Güterversendungen; dies ergibt sich aus der unterm 2. Mai 1808 von der badischen Regierung und Kammer

[1] General-Landesarchiv.

Digitized by Google

des Niederrheins wegen der Neckarschiffahrt erlassenen Verordnung. Diese sagt[1] unter Beziehung auf einen Beschluß vom 23. April 1808, «daß 1) die bisher noch nachgesehene Zollfreiheit für die bestandene Hälfte und ein Drittheil der Ladung soll aufgehoben, auf jeder Neckar-Zoll-Station die ganze Ladung tariffmäßig bei Fremden wie bei Einheimischen aus dem Grunde soll verzollt werden, und bei der durch die Zeitumstände herbeigeführten Unterbrechung der direkten Fahrt von Mainz und Frankfurt nach Heilbronn und der dadurch notwendig gewordenen Spedition in Mannheim dieses Geschäft dem Mannheimer Handelsstand privativ vermöge Entschließung vom 17. März 1808 übertragen seye, für dasselbe aber und zur Erhaltung des Gleichgewichts mit den übrigen concurrirenden Routen, sowie für die Neckarwasser-Leute, aus besonderer Rücksicht, weiter bestimmt sein soll; daß 2) wenn der passirende Schiffer durch Vorlegung seiner Frachtbriefe auf den Neckarzollstationen nachweise, daß die Güter-Versendung durch Mannheimer Spediteurs geschehe, von solchen Gütern provisorisch der Zoll vom Centner fein Gut blos $1^1/_2$ Kreuzer, vom Centner Mittelgut 3 Pfennig und vom groben $^1/_2$ Kreuzer erhoben werden solle. Von dieser Verzollungsart 3) noch zur Zeit die sogenannten Accidenz-Gelder ausgenommen seyen, wegen deren es vor der Hand, bei der auf jeder Zoll-Station bestehenden Einrichtung noch sein Bewenden behalte. — Unter dieser angegebenen, beträchtlichen Neckarzoll-Verminderung für die Mannheimer- und Bezugs-Güter werde die Fracht von der Großh. Badischen Regierung von der dermaligen Frankfurter Ostermesse bis zur Herbstmesse von Mannheim bis Heilbronn, zu Berg von bisherigen 31 Kr. auf 23 Kr., von Heilbronn zu Thal bis Mannheim auf 17 Kr. vermindert.» — Damit waren nun die Zölle an der ganzen Neckarstraße, da sie jetzt auch in Mannheim erhoben wurden, für Feingut $4^1/_2$ Kr. per Zentner, mittel $2^1/_4$ Kr., grob $1^1/_2$ Kr., allerdings nur für die von Mannheimer Spediteuren verladenen Güter. Das Resultat dieser Zollprämienpolitik entsprach durchaus der beabsichtigten Wirkung. Als eine wesentliche und unerläßliche Bedingung der ganzen Stapeleinrichtung ermöglichte nur sie es, deren eigentlichen Zweck zu erreichen, das Ziel, den Speditionshandel des Neckars in die Hände der Mannheimer Kaufleute auszuliefern. Bei den gewährten Vergünstigungen sah man sich nunmehr gezwungen, diesen seine Transporte zu übertragen.

So hatte sich die im Geiste des deutschen Partikularismus wurzelnde Zwangsstapeleinrichtung Mannheims durchgesetzt, im Wider-

[1] Zeller, S. 151.

Digitized by Google

spruch zu der von den revolutionierenden Ideen des französischen Individualismus getragenen Oktroikonvention, auf die sich Heilbronns Forderungen nach freier Schiffahrt stützten. Aber wie dieser Kampf beileibe kein rein doktrinärer, vielmehr höchst praktischer war, so war es im Grunde auch nicht das Prinzip des absterbenden Merkantilismus, das hier über den auflebenden Liberalismus einen letzten Sieg davontrug. Viel eher war es das rührigere Element Mannheims und die energischer geleitete Verkehrspolitik Badens, die über das bedachtsamere Heilbronns und die mattere Württembergs auf die Dauer die Oberhand gewannen. Keine Prinzipien-, eine Machtfrage war damit entschieden. War es doch schließlich kaum mehr als die verkehrswirtschaftliche Situation, die Mannheim schon im Selbsterhaltungstrieb zwang, sich hier einer merkantilistischen Waffe zu bedienen. Und sicherlich waren es auch bei Heilbronn nur praktische und keine ideellen Motive, die es veranlaßten, hier die Forderungen des wirtschaftlichen Individualismus zu den seinen zu machen.

Gleich nüchtern-praktische Erwägungen waren es, die Heilbronn bestimmten, sich der Interessen der Schiffahrt anzunehmen, während Mannheim — mit nachhaltigerem Erfolge — um das Wohl der Spedition bemüht war. — Die Stapeleinrichtung hatte hier mit Notwendigkeit Interessengegensätze zwischen Spediteuren und Schiffern zum Teil verschärfen, zum Teil neu herbeiführen müssen. Die Leichtschiffer, die bisher direkt vom Rheinschiff in ihr Neckarschiff übergeschlagen hatten, kamen nun, da sie ihre Waren vom Spediteur zum Weitertransport erhielten, in eine gewisse Abhängigkeit. Dazu kam, daß die erhebliche Frachtherabsetzung für die Schiffer nicht ohne schwere wirtschaftliche Folgen blieb und daß die Neckarschiffahrt, von einer kurzen Pause während der Friedensjahre 1801—1805 abgesehen, durch die politischen Wirren jeder Art, vor allem auch durch die handelspolitische Kontinentalsperre 1806, hart in Mitleidenschaft gezogen worden war. Die Schädigungen aus politischer Ursache wären für die Schiffer noch schlimmer gewesen, wären sie nicht von dem Schicksale, zur Grande Armée einberufen zu werden, das so viele Landeskinder körperlich und wirtschaftlich ruinierte, durch besondere Verordnung bewahrt geblieben. Bereits im Jahre 1804 war durch Erlaß vom 14. Juni die Befreiung der Söhne der Neckarschiffer a militia verordnet worden, soweit[1] sie nicht, wie die Heidelberger Bürgersöhne «von dem Milizenzug nach den Städtischen Privilegien ohnehin befreiet sind». Unterm 17. September 1807 erging

[1] Schreiben des Kurfürstl. Stadtrats vom 5. Juli 1804 an die dortige Schifferzunft, Zunftakten im städt. Archiv Heidelberg.

Digitized by Google

dann ein Edikt[1], daß «alle Flößer und ihre gelernte Gehilfen, alle bei dem Holländer Holzhandel Jahr aus Jahr ein gebrauchte wirkliche Arbeiter, alle wirkliche Schiffsherren, Schiffsmeister und Steuermänner auch jene Humpler und Nachenführer, welche in die Kategorie der Schiffsherren gehören, soweit sie nicht in einer die Bedürfnis des Stromhandels übersteigenden Masse vorhanden sind (nicht aber bloße Mitschiffer, Floß- und Schiffsknechte) milizzugfrei» sein sollen. Anläßlich dieses Ediktes wurden in der nächsten Zeit über das Schifferpersonal Angaben erhoben, aus denen sich ergibt, daß die Humpler oder Leichtschiffer damals je einen Schiffer, meist den eigenen Sohn, dauernd bei sich auf dem Schiff hatten, für den der Schiffsherr zugleich mit der Kaution haftete. Dies waren, wie man sie in Anlehnung an die durch die Oktroikonvention geregelten Rheinschiffahrtsverhältnisse und im Gegensatz zu nur vorübergehend beschäftigten Schifftagslöhnern oder Knechten nannte — die eigentlichen Setzschiffer des Neckars, die nach der Anziennität in die Reihe der Hümpler etc. einrückten. Sie wurden zur Vermeidung aller Verwechselung mit den Rheinsetzschiffern und andrerseits den Neckarschiffsknechten offiziell unter dem Namen Neckarsetzschiffer oder Steuerleute patentiert. —

Während nun für die Rheinschiffer aus dem Neckartal die tiefgehenden wirtschaftlichen Wunden, die ihm die Politik geschlagen, wenigstens zum Teil durch die gewerbliche Regelung der Oktroikonvention und der anschließenden Maßnahmen geheilt wurden, hatte diese Neuregelung die Situation für die Neckarleichtschiffer, die Hümpler, statt gebessert nur noch verschlimmert. Denn, abgesehen von den schädigenden Nachwirkungen des Mannheimer Stapels, hatten die Hümpler, die früher, unter gewissen Einschränkungen, noch den Rhein hatten zum Teil befahren dürfen, durch die Oktroikonvention als Nebenströmler das Rheinrecht völlig verloren. Diese für sie äußerst nachteilige örtliche Begrenzung im Verein mit all den anderen bereits behandelten Ursachen versetzte den Hümplerstand in eine wirtschaftlich höchst prekäre Lage und dieser Druck mußte naturgemäß am härtesten auf den Hauptplatz der Hümpler, Haßmersheim, lasten, dessen Schiffahrtstreibenden am meisten von allen im Neckartale um jene Zeit litten. Um ihrem Ort wieder einige Bedeutung zu verleihen, versuchten sie 1810 — allerdings vergeblich — Haßmersheim als Vorort für die neu zu errichtende Neckargilde zu gewinnen.

Inzwischen hatte sich nämlich in der Organisation des Schiffergewerbes im Neckartal eine neue Wandlung vorbereitet, eine Wandlung, die der alten Neckarbruderschaft definitiv das Leben kosten sollte. —

[1] General-Landesarchiv.

Digitized by Google

Infolge einer französischen Ministerialverfügung, welche neue Grenzbestimmungen über die große und kleine Schiffahrt auf dem Rhein erließ, hatten sich die badischen Schiffer, die sich sämtlich für die kleine Schiffahrt erklärten, im Dezember 1809 von der gemeinschaftlichen Mainzer Schiffergesellschaft losgelöst und sich von neuem in einer besonderen Gilde vereinigt. Diese Gilde, deren Sitz Mannheim war, gliederte sich in zwei Abteilungen, die oberrheinische und niederrheinische, die von Kehl bis Schreck bezw. von Kehl bis zur badischen Landesgrenze ihren Bereich hatten; letzterer waren auch die Heidelberger Rheinschiffer zugeteilt. An der Spitze standen ein Obervorsteher, sowie zwei Deputierte vom Oberrhein und vier vom Niederrhein; die Leitung und Respizierung dieser Gilde unterstand dem Stadtamt Mannheim bezw. der Oberleitung und Aufsicht des Neckarkreis-Direktoriums. — Zu gleicher Zeit mit der Errichtung dieser Mannheimer Rheinschiffergilde mußte man naturgemäß an eine Reorganisation der Heidelberger Schiffsbruderschaft schreiten. Diese war, seit im Jahre 1803 noch alle Schiffer und Hümpler des Neckartales dem Brudertag angewohnt hatten, in rapidem Verfall und war durch das Ausscheiden der Rheinschiffer der Auflösung nahe gekommen. Man entschloß sich daher zum Zweck einer gründlichen Neuregelung des Gildenwesens, entsprechend der in Mannheim errichteten Rheinschiffergilde, eine besondere Neckarschiffergilde für sämtliche Neckarschiffer des inzwischen vereinigten Großherzogtums zu formieren. Als deren Vorort wurde nicht Heidelberg, sondern Neckargemünd gewählt, das für diese Eventualität bereits zwei Jahrhunderte zuvor in der Ordnung von 1605 einmal vorgesehen war.

Für den 23. August wurden Brudermeister und Gerichtspersonen zur Erstattung mündlicher Gutachten nach Neckargemünd berufen, wo in Gegenwart des dortigen Oberamtmanns die einzelnen Vorschläge protokolliert und die «provisorische Gildeordnung» für die Neckarschiffer festgesetzt wurde. Das bemerkenswerte Schriftstück folgt im Anhang. Sie wünschten «alle insgesamt, da die eigentlichen Schiffer in die Rheingilde übergetretten seyen, daß die Neckarschiffergilde in zwei Klassen, nemlich in jene der Humpler als die erste und jene der Nachenführer als die zweite Klasse eingetheilt werde» (§ 1). Den Hümplern wurde allgemein jede Schiffahrt auf dem Neckar gestattet, dagegen privativ der Transport der Kaufmannsgüter und zwar jener zwischen Mannheim und Heilbronn nach einer Umfahrtsordnung vorbehalten; ferner durften sie Reisende und deren Effekten vom Neckar aus nach dem Rhein bringen und auf diesem Brennholz, Baumaterialien und Gips transportieren. Dem Wunsch der Nachenführer, geringe Quanten

Digitized by Google

Kaufmannsgüter auf Teilstrecken laden zu dürfen, wurde auf Widerspruch der deputierten Hümpler nicht willfahrt (§ 2). Schließlich ward die Grenze so abgesteckt, daß den Nachenführern erlaubt war, «der ersten Klasse als Leichtschiffer zu dienen, sodann auf dem Neckar rohen Gipps, Brennholz, Baumaterialien, Haußrath, altes Eisen zu transportieren und Brennholz und Baumaterialien, dann rohen Gipps auf dem Rhein zu verführen (§ 3). Die Qualification bestand: für die erste Klasse im Besitz eines geeigneten Fahrzeugs von 450 Centner Ladefähigkeit zu Berg, 800 Centner zu Thal (zweite Classe 150 Centner zu Berg und 300 zu Thal), Vermögensnachweis von insgesamt 1500 fl. (zweite Classe 250 fl.), Nachweis der für Transport und Ladung erforderlichen persönlichen Eigenschaften und 500 fl. hypothekarischer Kaution» und schließlich, «daß sie noch keine Handlung verübt haben, die ihnen das Zutrauen des Handelsstandes entzogen hat» (§ 4, 5). Dem Amt und Bruderschaftsvorstand lag eine Prüfungspflicht der Qualifikation ob (§ 6). Ein sonst qualifizierter Schiffer konnte mangels Kaution in die zweite Klasse aufgenommen werden und «sollte ihm auch das zu dieser Classe geeignete Fahrzeug fehlen», als Setzschiffer patentiert werden, zur Vertretung dienstverhinderter Schiffsbesitzer (§ 7), insbesondere auch der Witwen; diese konnten sich auch durch einen als fähig zugelassenen Sohn vertreten lassen (§ 8). Die Zahl der Gildeglieder wurde gegen Neuaufnahmen geschlossen, bis die Hümpler auf 60, die Nachenführer auf 160 sich vermindert haben würden (§ 9). Für die Aufnahme von Neumitgliedern wurde eine genaue Ordnung für beide Klassen festgesetzt (§ 10). Als unmittelbarer Vorstand wurden zwei oder drei Brudermeister (1810 je einer aus Eberbach, Haßmersheim und Neckargemünd) und sechs oder sieben Gerichtspersonen oder Deputierte bestimmt; von letzteren mußte einer immer aus dem Hessischen, aus Hirschhorn bezw. Neckarsteinach, sein. Der Vorstand wurde von den Gildegliedern aus ihrer Mitte gewählt und war vom Amt zu bestätigen; er hatte folgenden Wirkungskreis: 1. Einschreibung der Lehr- und Gesellenverträge, 2. Erteilung der Lehr- und Gesellenbriefe, 3. Gesellenprüfung, 4. Qualifikationsprüfung neuer Gildeglieder, 5. Schiedsgericht zwischen Schiffsmeistern, zwischen diesen und dem Personal, und bei Streitobjekten bis 10 fl.; das Amt bleibt Berufungsinstanz, 6. Regierungsorgan für Publizierung und Durchführung der Ordnung, insbesondere 7. Durchführung der Gildeordnung. 8. Das Beste des Vereins und die Rechte S. K. Hoheit als obersten Herrn des Neckars zu wahren. 9. Der zu Neckargemünd in dem Amtsitz wohnende Brudermeister hat die Kassenverwaltung, Einziehung und Ausfolgungen, letztere nicht ohne Anweisung des Schiffahrtsamts. 10. Die Brudermeister sind bau-

Digitized by Google

kostenfrei und beziehen, ebenso jede Gerichtsperson, jährlich 10 fl. (außerordentliche Bemühungen besonders). Der Brudermeisterrechner bezieht vom ersten Tausend der Geldeinnahme 3 %, von jedem weiteren 1 %; abgesehen von den Floßgeldern, von denen 6 Kr. Zahlgelder und zwar 4 Kr. für Rechner und Erheber, 2 Kr. für den Kontrolleur, gegenwärtig den Eberbacher Brudermeister, bewilligt wurden (§ 11). Vorstand und Gildeglieder wurden feierlich in Pflicht genommen für den Großherzog von Baden (§ 12), dem sie als oberstem Herrn des Neckars zu dienen und zu folgen mit guten Schiffen bereit sein müssen (§ 13). Aufnahmebedingung war auch Absolvierung einer dreijährigen Lehrzeit nebst ordnungsmäßigem Einschreiben, Aufdingen und Lossprechen (§ 14). Kontraktbrüchige in Dienst zu nehmen war bei Strafe und eventuell Schadenersatz verboten (§ 15). Wochenweise Verdingung war mit Rücksicht auf ärmere taglöhnende Schiffsmeister dem Personal verboten und nur halb- oder ganzjährige gestattet (§ 16). Keiner durfte bei Strafe mehr als ein Fahrzeug besitzen (§ 17). Die Fracht von Kaufmannsgütern wurde festgesetzt für die Strecke Mannheim-Heilbronn zu Berg auf 28 Kr., zu Tal auf 20 Kr. per Zentner, leichte Waren 6 Kr. höher. Für Teilfahrten war zu Berg bis Neckargemünd 1/2, Eberbach 2/3, Neckarelz die ganze, zu Tal bis Eberbach 1/2, Neckargemünd 2/3 und Heidelberg die ganze Fracht zu zahlen. Bei Einwinterung mußte bei Berg- und Talfahrt bis Neckargemünd Vollfracht gezahlt werden (§ 18). Die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers war bei Strafe und Schadenersatz gefordert (§ 19). Unerlaubte Wegnahme oder vorsätzliche Entwendung von Fahrzeugen war bei Strafe verboten (§ 20); ebenso der Verkauf transportunbrauchbarer Fahrzeuge beziehungsweise der Transport mit ihnen (§ 21), unlauterer Wettbewerb (§ 22), Überaccordierung (§ 23), Übergriffe der Nachenführer (§ 24), Überladung, die schiffahrtgefährdendes Überbordwerfen hervorruft (§ 25), ebensolches Auslegen von Fischgeräten (§ 26), ungebührliches beziehungsweise betrügerisches Verhalten an den Zollstädten und Zolldefrauden (§ 27). Die Strafgelder fielen zumeist Herrschaft und Bruderschaft zu und zwar meist zu gleichen Teilen, nur von den von Überschreitung der Ladungsmarken ausgesetzten sollte der Denunziant 1/4 beziehen (§ 28). Die Aufnahmegelder in die Gildeklassen waren genau abgestuft (§ 29), ebenso die jährlichen Leggelder (§ 30). Die zweite Klasse hatte in der Regel die Hälfte der ersten zu zahlen, so auch zu den Neckarbaukosten-Beiträgen, die jährlich auf dem Brudertag bezahlt und wieder neu festgesetzt wurden; zu ihnen hatten auch die Holzgewerber und Flößer, fremde den Neckar befahrende Schiffer und die zur Rheingilde gehörigen Schiffer beizutragen (§ 31). Rheinschiffer durften nur mit

Digitized by Google

Reisenden und deren Gepäck den Neckar befahren, beziehungsweise mit dem Mannheim-Heidelberger Marktschiff (§ 32). Jährlich wird unter dem Vorsitz des die Leitung der Gildegeschäfte führenden Amts zu Neckargemünd ein Gilde- oder Brudertag abgehalten in Anwesenheit von Gildevorstand und sämtlichen, wenn nicht giltig verhinderten Gildegliedern; hierbei wird die Gildeordnung jedesmal verlesen, die Gilderechnung absolviert, die Jahresumlage festgesetzt, Frevel gerügt, im Interesse der Gilde Beratungen und Anordnungen vorgenommen. Den Gildegliedern liegt bei Strafe Anzeigepflicht ob (§ 33). Rechnungsauszug und Strafanteil sind der Herrschaft zuzustellen (§ 34). S. K. H. dem Großherzog von Baden als oberstem Herrn des Neckars bleibt eine eventuelle Änderung der Ordnung vorbehalten (§ 35). Dies im wesentlichen der Inhalt der Gildeordnung. Im Gegensatz zu den mitgeteilten ältesten Ordnungen fehlen die die Organisation als soziale Gemeinschaft verbindenden Momente; im Gegensatz zu den mitgeteilten späteren Ordnungen fehlen die Details der Betriebsregelung. Die den Rhein befahrenden Schiffer vom Neckar sind völlig ausgeschieden und darin liegt auch einer der Hauptunterscheidungspunkte von der alten die gesamten Schiffer des Neckartals umfassenden Bruderschaft. Diese hatte sich auf territorialer Grundlage erhoben, während die Gilde sich als schlichte Berufsordnung darstellt. Daß die Gilde nach Neckargemünd verlegt beziehungsweise dort neu errichtet wurde, ging Hand in Hand mit der neuen Verwaltungsorganisation. Diese übertrug demjenigen Amt, in dessen Bezirk die Schiffergilden ihren Besitz haben, auch ihre unmittelbare Leitung und Aufsicht und verband durch Verfügung vom 3. 7. 1810 unter gleichzeitiger Auflösung der Schiffahrtskommission das Neckargrafenamt mit dem großherzoglichen Amt Neckargemünd. Diesem Amt wurden alle das Schiffahrtswesen und die Strompolizei betreffenden Angelegenheiten unterstellt und alle Schiffer wurden der dort zu organisierenden Gilde einverleibt. Damit war nicht nur die faktisch schon seit Jahren entschlummerte Bruderschaft auch rechtlich zu Grabe getragen, nicht nur der Schwerpunkt der Schiffahrt im Neckartal nunmehr definitiv von Heidelberg fort und — allerdings nur vorübergehend — nach Neckargemünd verlegt worden, vor allem war damit auch eine einheitliche Schiffahrtszentrale geschaffen, die man, wie auch die Ordnung zeigt, hinreichend mit Kompetenzen ausgerüstet hatte, daß sie der vorwiegend den Behörden zugewiesenen Aufgabe einer Aufrechterhaltung des Schiffergewerbes gerecht werden konnte. Daß man in Neckargemünd auch gewillt war, des neu zugewiesenen Amtes mit allem Nachdruck zu walten, zeigte sich unter anderem, als im Jahre 1813 sich von neuem in einem letzten Aufflackern

Digitized by Google

des verglimmenden Partikularismus ein Kompetenzstreit zwischen Baden und dem mediatisiertem Hause Leiningen bezüglich der Hoheitsrechte an der Eberbacher Zunft und über deren von der Neckargemünder Zentrale unabhängige Organisation entspann. Die früher erwähnte Eberbacher Zunft hatte nämlich unter Leiningens Auspizien bisher neben dem allgemeinen großen Brudertag noch einen besonderen für die dortigen Fischer und Nachenführer gehalten. Und die Erbacher bekamen nun wieder partikuläre Beklemmungen, sie könnten etwa bei der Aufnahme in die Zunft wie überhaupt in ihrem Erwerb gegenüber den Großherzoglich Badischen (sie selbst rechneten sich demnach noch nicht zu Baden!) zurückgesetzt werden, als das Amt Neckargemünd die Abhaltung der Separat-Zunfttage unterm 2. Januar 1813 nicht länger gestattete.[1]

Ganz besondere und zahlreiche Schwierigkeiten hatte das Neckargrafenamt in Neckargemünd bei Ausübung seiner Polizeifunktionen in der Unterdrückung von Unregelmäßigkeiten bei den Marktschiffen. Diese Marktschiffe, die seinerzeit auch von den Bestimmungen der Oktroikonvention ausgenommen waren, hatten als das verkehrswirtschaftlich am höchsten entwickelte Schiffahrtsinstitut mit der Aufsichtsbehörde auch am meisten Berührungen und begreiflicherweise Reibungen. Übrigens war hier insofern eine Änderung erfolgt, als im Jahre 1809 an Stelle des bisherigen Marktschiffes eine Wasserdiligence von Mannheim nach Heidelberg getreten war. Bei dieser Gelegenheit kam die Mannheimer Schifferzunft, die, wie überhaupt der ganze dortige Schifferstand, durch die Kriegsjahre auch sehr zurückgegangen war, um Nachlaß der vom bisherigen Marktschiff erhobenen Pacht von 173 fl. 45 Kr. ein; diese Pachtsumme wurde nicht erlassen, dagegen erhielten sie die Genehmigung zur Errichtung der erwähnten Wasserdiligence von Heidelberg nach Mannheim.

Aber alle Energie der Beamten und der weitestgehende Regierungsprotektionismus konnte der Schiffahrt nicht ersetzen, was sie durch die politischen Verwickelungen und kriegerischen Ereignisse dieser Jahre einbüßen mußte. Wie auf dem Rhein stockte der Verkehr auch auf dem Neckar seit 1809 immer mehr, um in den Jahren 1812/13 seinen Tiefststand zu erreichen.[2] Die gesetzliche Regelung der Schiffahrt und des Schiffergewerbes durch die Oktroikonvention und die anschließenden Maßnahmen war damit bedeutungslos und unwirksam geworden. Was der napoleonische Wirtschaftspolitiker der deutschen Binnenschiffahrt an zweckmäßigen, von altem Zwang befreienden

[1] Akten im Archiv des Bezirksamts Eberbach.

[2] Eckert, Rheinschiffahrt, S. 57.

Digitized by Google

Neueinrichtungen gebracht, wurde, ehe es sich noch recht entwickelt, durch des großen Korsen kriegerische Unternehmungen wieder vernichtet. Und es war «ein eigentümliches Geschick, daß der wirtschaftliche Vorteil, wie ihn die der französischen Initiative entstammenden Verkehrsgesetze jener Zeit unfehlbar in sich schlossen, dank den damaligen politischen Verwickelungen gerade während der Zeit der fränkischen Herrschaft nur wenig fühlbar wurde».[1]

Siebentes Kapitel.

Die politische und wirtschaftliche Entwickelung des Verkehrs und der Verkehrsformen auf dem Neckar vom Wiener Kongreß 1815 bis zur Neckarschiffahrts-Ordnung 1842.

Die kriegerischen Ereignisse der Jahre 1812 und 1813—1815 hatten den allmächtigen französischen Einfluß auf politischem und wirtschaftlichem Gebiet in Deutschland gebrochen. Nur der Rhein, jetzt «Teutschlands Strom, nicht Teutschlands Grenze», blieb zum Segen der deutschen Schiffahrt von den Fesseln, die ihm Frankreich gelöst, auch fernerhin befreit. Allerdings machten die eingetretenen politischen und wirtschaftlichen Veränderungen eine gesetzliche Neuregelung notwendig. Nachdem bereits durch das: la navigation sur le Rhin sera libre in Artikel 5 und durch den geheimen Artikel 3 des Pariser Friedens die Freiheit der deutschen Flußschiffahrt ihre prinzipielle Garantie erhalten hatte, wurde sie auf dem Wiener Kongreß endgültig geordnet. In der Sitzung des 24. Februar 1815, der nämlichen, in der die Einsetzung der «Centralkommission für die Rheinschiffahrt» beschlossen wurde, einigte man sich auch dahin, auch für die Schiffahrt auf dem Main und Neckar Spezialkommissionen aus Vertretern der Uferstaaten zu ernennen.[2] Da indes der württembergische Bevollmächtigte Schwierigkeiten machte, sich mit einer Spezialkommission zu vereinigen, wurde in der Sitzung vom 28. Februar 1815 beschlossen, ihn zur nächsten Sitzung der Generalkommission einzuladen.[3] In dieser (3. März 1815) verlangte er Aufhebung des Mannheimer Umschlags und möglichste

[1] Eckert, Rheinschiffahrt, S. 53.

[2] Klüber, S. 86. — [3] Klüber, S. 106.

Digitized by Google

Herabsetzung der Abgaben. Der badische Bevollmächtigte, der sich wegen der Abgaben seine Erklärung bis zum Eintreffen der erbetenen Informationen noch vorbehielt, wollte die für den Main fixierten Grundsätze auch auf den Neckar angewandt wissen. Es wurde die Aufhebung des Mannheimer Umschlags beschlossen, dagegen forderte Baden dies gleichfalls für den Heilbronns. Der württembergische Bevollmächtigte glaubte die Erfüllung dieses Verlangens zusichern zu können. In einer badischen Note[1] des Barons Berckheim vom 4. März 1815 wurde die Anerkennung folgenden Grundsatzes zur Bedingung gemacht: «Que sans nulle restriction tout droit de relâche quelconque établi sur le Neckar sera aboli et qu'il sera libre tant aux sujets des trois états qu'à tous ceux qui ont le droit de naviguer sur le Rhin, de naviguer librement sur cette rivière, dans toute son étendue, en se soumettant toutefois aux règlements de police que la navigation de cette rivière exigera d'établir de même qu'en payant les droits de perception qui sont fixés et qu'on tâchera de régler autant que faire se peut d'après ceux qui existent sur le Rhin». Hessen-Darmstadt, dessen Zustimmung noch fehlte, erklärte diese nachträglich (Sitzung vom 14. März 1815) und machte nur bezüglich der Zölle seinen Entscheid vom Eintreffen der jedenfalls zustimmenden Instruktionen abhängig.[2] Der hessische Bevollmächtigte erhielt in der gleichen Sitzung den Auftrag[3], einen Entwurf zu einem Artikel über Main und Neckar mit den Vertretern der anderen uferstaatlichen Souveräne zu vereinbaren; er legte ihn in der Sitzung vom 16. März 1815 vor. Bei dieser Gelegenheit verlangten[4] die Vertreter Hollands und Preußens, daß die Tarifsätze der Main- und Neckarzölle denen des Rheintarifs möglichst angenähert und keine höheren als diese erhoben würden. Die Vertreter der Uferstaaten erklärten darauf, daß man von diesen einen Verzicht auf diese bedeutenden Einkünfte um so weniger fordern könne, als die Kosten für die Unterhaltung der Wasserstraßen im schiffbaren Zustand sehr beträchtlich seien; jedenfalls wollten sie, soweit es die Umstände erlaubten, einer Annäherung der Abgaben auf ihren Flüssen an die des Rheins Rechnung tragen.[5] Der ausgearbeitete Entwurf[6] weicht nur unwesentlich redaktionell von der definitiven Fassung ab. Nachdem schließlich in der Sitzung vom 20. März 1815 der württembergische Bevollmächtigte das Einverständnis seines Monarchen mit der Aufhebung von Umschlag und Stapel auf Main und Neckar (wegen der Zölle erwartete er noch Instruktionen) hatte erklären lassen, legte der preußische Kongreßbevollmächtigte v. Humboldt (!) auf Grund der in den Spezial-

[1] Klüber, S. 198. — [2] Klüber, S. 212. — [3] Klüber, S. 218.
[4] Klüber, S. 227. — [5] Klüber, S. 228. — [6] Klüber, S. 239.

Digitized by Google

kommissionen angenommenen Bestimmungen einen Entwurf über die Schiffahrt auf Main, Neckar, Mosel, Maas und Schelde vor.[1] Zur Diskussion gestellt wurde er mit einigen alsbald vorgenommenen Änderungen angenommen und in der Schlußsitzung vom 24. März 1815 in seiner nunmehr definitiven Fassung vorgelesen, genehmigt und unterzeichnet.[2] Als unmittelbares Ergebnis des Wiener Kongresses für die Neckarschiffahrt ergaben sich folgende Resultate: 1. die Schiffahrt auf dem Neckar bis zur Mündung desselben genießt dieselbe Freiheit wie sie die Wiener Kongreßakte für den Rhein bestimmt (la liberté de la navigation telle quelle a été determiné pour le Rhin est étendu au Neckar Artikel 1). 2. Stapel und gezwungene Umschlagsrechte sind aufzuheben, jedem qualifizierten Schiffer steht es frei, den ganzen Neckar zu befahren, wie es für den Rhein in Artikel 19 vorgesehen ist (aucune association ne pourra exercer un droit exclusif de navigation Artikel 21). 3. Die bestehenden Neckarzölle sind nicht zu erhöhen, sondern auf den Stand von 1802 zu setzen (promettent au contraire de les diminuer dans le cas, qu'ils excèderaient actuellement les tarifs en usage en 1802 jusqu'au taux de ces tarifs); eine Belastung durch neue Auflagen darf nicht stattfinden, dagegen ist eine Übereinkunft über einen dem Rheinoktroitarif analogen Tarif ehemöglichst anzubahnen. Wären die Resultate des Wiener Kongresses nicht eben nur zu lange kaum mehr als Postulate geblieben, deren Durchführung Mißwollen auf der einen, mangelnder Nachdruck auf der anderen Seite hemmte, so hätte als erste wesentliche Konsequenz für die Neckarschiffahrt die Aufhebung der Stapel zu Mannheim und Heilbronn folgen müssen.[3] Daß aber gerade diese Aufgabe noch auf Jahre hinaus unter heftiger Polemik nicht gesetzmäßig vollzogen wurde, daran trug vor allem Baden beziehungsweise Mannheim die Schuld. Begreiflicherweise wollte man sich hier nur schwer dazu verstehen, den eben erst so mühsam errungenen Vorteil sich mit einem diplomatischen Federstrich einfach wegdiktieren zu lassen. Anders lag der Fall bei Heilbronn; wollte dieses seine wirtschaftliche Bedeutung als Speditions- und Handelsplatz nicht ganz verlieren, mußte es sich à tout prix den Geboten des Wiener Kongresses willfährig zeigen, sei's auch nur, um Mannheim durch sein Beispiel zur Nachfolge zu zwingen. Die württembergische Regierung nahm sich dieser Sache um so mehr an und vertrat die Aufhebung der Stapel um so energischer, als sie ja sich täglich an Stuttgarts eigentlichem Hafen zu Cannstatt von den Wirkungen des Stapels überzeugen konnte.

[1] Klüber, S. 239. — [2] Klüber, S. 251.

[3] Die bei jedem Anlaß sich äußernde Rivalität war auch auf dem Wiener Kongreß bei Beratung über Abschaffung des Kölner Umschlagstapels zutage getreten.

Digitized by Google

Hier hatte sich selbst noch nach dem Ausbruch des Revolutionskrieges, solange dieser noch nicht auf den schwäbischen Schauplatz hinübergespielt war, eine regelmäßige Verbindung erhalten. Fast jeden Tag fuhr ein Schiff ab, das neben Landesprodukten besonders italienische und österreichische Güter führte, während es als Rückgüter hauptsächlich Kolonialwaren brachte. Der Absicht des Cannstatter Magistrats, die Spedition, als 1803 die Pachtzeit von Reinhard Gsell & Co. ablief, ganz freizugeben, war nicht entsprochen und deshalb der Kontrakt mit der Speditionshandlung unter Erhöhung der Pachtsumme auf 550 fl. jährlich erneuert worden. Aber in den nächsten Jahren, als angesichts der Kriegsnot das Blut in den deutschen Verkehrsadern stockte, ging auch die Cannstatter Schiffahrt, die sich im Jahre 1810 nur noch auf den Transport des herrschaftlichen Holzes von Neckarems nach Berg beschränkt haben soll, immer mehr zurück, zumal als sie seit 1808 unter der doppelten Last einer Transportverzögerung und Verteuerung durch den Mannheimer und den Heilbronner Stapel schwer darniedergedrückt wurde, bis sie schließlich völlig zusammenbrach.[1] Württemberg, das bereits seit 1808 fortgesetzt wegen Aufhebung des gezwungenen Umschlags in Mannheim reklamiert hatte, verlangte nun, gestützt auf die Wiener Konvention, von Baden die Aufhebung des Stapels zu Mannheim, der ebenso wie die Heilbronner künstlich angelegte Flußsperre der auch für den Neckar vereinbarten freien Schiffahrt entgegenstand. Baden machte nun seinerseits die Öffnung des Neckars in Heilbronn zur Bedingung, da die freie Schiffahrt zwischen Cannstatt und Mannheim bis dahin durch die Mühlwehre in Heilbronn unterbrochen, in eine obere und untere abgeteilt und das Ausladen der Schiffe erzwungen wurde. Güter, welche von Mannheim in Heilbronn angekommen und nach Cannstatt bestimmt waren, mußten auf Karren an die Wagen geführt und von da zurück in die bei der Neckarbrücke liegenden oberen Schiffe gebracht werden. Schließlich machten sich Baden und Württemberg durch einen eigenen Staatsvertrag verbindlich, den Stapelzwang in Heilbronn und Mannheim aufzugeben. Zunächst wurde seit 1818 von Württemberg die Öffnung des Neckars vorgenommen; der Heilbronner Hafen wurde am 17. Juli 1821 eröffnet und der Wilhelmskanal, der soweit geschwellt werden konnte, daß die Neckarschiffe erster Größe bequem passieren konnten, 1819 vom Oberbaudirektor Oberst v. Duttenhofer und dessen Sohn mit 200 000 fl. Staatskosten vollendet.[2]

[1] Pfaff, S. 138.

[2] Duttenhofer, Nachrichten von dem Wilhelmskanal von Heilbronn a. N. 1827.

Digitized by Google

Als die württembergische Staatsregierung gleichzeitig auch zwischen Heilbronn und Cannstatt 9 Floßgassen mit Schleusen versehen ließ, war wohl die Verbindung zwischen dem oberen und unteren Neckar — zum Schaden der Heilbronner Kaufleute, die damit einen Teil ihrer Spedition verloren — hergestellt.[1] Aber um die von Württemberg angestrebte direkte Schiffahrt vom Rhein in den Neckar bis Cannstatt und umgekehrt zu ermöglichen, mußte nunmehr auch der Mannheimer Stapel fallen. Und Baden hatte es gar nicht so eilig damit. Weder die Drohung mit einer Bundesratsklage noch Eingaben der Neckarschiffergilde an die zweite Kammer um Aufhebung des Mannheimer Stapels vom 27. Juni 1821 oder spätere erfolglose Konferenzen, die in Heidelberg am 20. Oktober zusammentraten, vermochten Baden zu bewegen, in diesem Damespiel mit der württembergischen Regierung, nachdem es deren Position in Heilbronn genommen, seine Dame zu opfern, die von Mannheim aus nach dem Neckar wie dem Rhein hin das Feld beherrschte. Dank der Rührigkeit der dortigen Handelswelt begann Mannheim gerade damals sich immer mehr zu entfalten und gerade auch für den Rheinhandel an Bedeutung zu gewinnen. Nicht zum geringen Teil auf Kosten von Mainz; dort zeigte man sich trotz der Wiener Beschlüsse gleichfalls wenig geneigt, seinen Stapel aufzugeben und damit den so lange behaupteten Schlüssel zum weiten oberdeutschen Wirtschaftsgebiet so leichten Kaufes zugunsten Mannheims aus den Händen zu geben. Mannheim aber, das den alten Gegner Heilbronn nunmehr definitiv abgeschüttelt hatte, durfte in diesem neuen Kampfe mit dem mächtigen Rivalen auch seinerseits sich seines Schildes nicht entblößen. Nur zu berechtigt war darum auch die Interpellation in der württembergischen Kammer der Abgeordneten vom 25. Mai 1820: ob es auch gewiß sei, daß Württemberg nach hergestelltem Neckarkanal bei Heilbronn auch an der freien Neckar- und Rheinschiffahrt teilnehmen könnte.[2] Hieran hatte Württemberg ein um so größeres Interesse, als es durch Herstellung der Graubündenerstraße nach Mailand, klein. Bernhard und Splügen mit Hülfe seines Heilbronner Kanals in ausgedehnte neue Verkehrsbeziehungen treten konnte. Württemberg war auch gerade damals mit allem Eifer bei der Idee einer Verkehrserschließung des Landes durch den Neckar und diese hatte ein Aufhören des Mannheimer Umschlages zur Vorbedingung. Wie Hofrat Nau, das bayrische Mitglied der Rheinzentral-

[1] Huber II, S. 5. In den ersten 5½ Jahren passierten die Schleuse 1740 leere, 3180 beladene, im ganzen 4920 Schiffe mit 950293 Zentner Kaufmannsgüter und Produkten.

[2] Schwäbischer Merkur, 28. Mai 1820.

Digitized by Google

kommission am 16. Juni 1818 seinem Ministerium mitteilte, interessierte sich der König von Württemberg ungemein für Beseitigung der Hindernisse auf dem Neckar und man beabsichtigte die Neckarfahrten mit den Rheinyachtfahrten (beschleunigt gehenden Schiffen) in Verbindung zu setzen.[1] Die württembergische Regierung beschäftigte sich sogar, wie Staatsrat von Weckerlin in Beantwortung jener Interpellation erwähnte, bereits mit Entwürfen über die Schiffbarmachung des Neckars bis in die Gegend von Mürtingen oder Neckardenzingen. Um so lähmender war die Wirkung, daß Baden, wie der württembergische Gesandte in Karlsruhe unter anderem am 6. November 1819 berichten mußte, «darauf beharrte, jene Zwangsanstalt nicht eher abzuschaffen, bis die Aufhebung des Stapels zu Mainz und Köln bewirkt sein würde». Die württembergischerseits wiederholt angeregte Einsetzung einer Schiffahrtskommission zwecks Regelung der Neckarverhältnisse wurde von Baden abgelehnt mit der Begründung, «vor allem müsse die Schiffahrt auf dem Rheine als dem Hauptstrom im Reinen sein, ehe von einer Schiffahrtskommission für einen Nebenstrom die Rede sein könne; denn wenn zufolge der ausdrücklichen Bestimmungen der Wiener Schiffahrtskonvention die polizeilichen Einrichtungen auf den Nebenströmen jenen auf dem Rhein so viel nur immer möglich gleich sein sollen, so muß man diese notwendig vorerst kennen, ehe man jene für die Nebenströme des Rheines denselben anzupassen imstande ist».[2] Endlich nach etwa zehnjährigem Drängen Württembergs um Erfüllung der Wiener Beschlüsse gab Baden schließlich nach und hob — mit infolge individualistischerer Strömungen im eigenen Lande — durch Erlaß vom 15. Februar 1827 mit Wirkung vom 1. April 1827 den gezwungenen Umschlag auf dem Neckar bei Mannheim auf. Damit trat zugleich auch eine entscheidende Wendung zugunsten der Erfüllung des anderen Postulats der Wiener Konvention ein: indem dieses jedem qualifizierten Schiffer die freie Neckarfahrt garantierte, forderte es im Prinzipe die Aufhebung der Neckargilde. Begünstigt durch die hessisch-badischen Eifersüchteleien rückte dieses Ziel naturgemäß wesentlich näher, als die Aufhebung des Mannheimer Umschlags konsequenterweise die Frage ergab, ob den Neckarschiffern dadurch das Befahren des Rheins eröffnet und damit etwa die Ladung von Kolonial- und Kaufmannswaren in einem Zwischenort zwischen Mainz und Mannheim gestattet werden sollte, oder ob durch die Oktroikonvention den Neckarschiffern nach wie vor das Befahren des Rheins verboten sein sollte. Diese Prinzipfrage wurde dadurch akut, daß eine Anzahl Neckarschiffer nach Auf-

[1] Schanz, Mainschiffahrt, S. 16. — [2] Mohl, Handakten.

Digitized by Google

hebung des Mannheimer Umschlags durch die also geöffnete Verkehrsschleuse auf den Rhein drängten. Diesmal wurde Hessen in allen Stücken die treibende Kraft zu einer Überschreitung der bisherigen räumlichen Begrenzung der Neckarstrecke und zur Überwindung der gegebenen Organisationsschranken, also zu einer Emanzipierung von der Neckargilde. War diese immerhin wenigstens zum Teil auf den Trümmern des ehemals von der Kurpfalz ausgeübten Hoheitsrechtes auf dem Neckar, das Baden als Rechtsnachfolger nunmehr für sich in Anspruch nahm, basiert, so war doch dieses Recht schon nach der Rheinbundsakte nicht weiter, als das badische Gebiet reichte, auszuüben. Als nun Leiningen und Heilbronn als selbständige Staatsgebilde von der kunterbunten südwestdeutschen politischen Karte und damit auch von der partikularistischen Arena verschwanden, lag nichts näher, als daß sich interterritoriale Schwierigkeiten mit Hessen ergaben, das bei der politischen Neuaufteilung zu Jahrhundertbeginn im Besitz von Neckarsteinach und Hirschhorn war. Die dortigen Schiffer waren durch den Vertrag von 1808 wohl der allgemeinen Neckarschiffer-Organisation beigetreten, aber die Einverleibung erstreckte sich nur auf den Zunftverband und ließ die hessische landesherrliche und territoriale Gerechtsame unberührt. Als dann zwischen Hessen und Baden Differenzen wegen des Neckargrafenamtes sich ergaben, wünschte Hessen in Konsequenz der Wiener Beschlüsse auch seinerseits eine Regierungsvertretung beim Brudertag zu haben, indem es davon quasi den ferneren Verbleib der hessischen Schiffer im Bruderschaftsverband abhängig machte. Vor allem aber tat nach Fallen des Mannheimer Umschlages Hessen, dem Baden später nur zögernd und ungern folgen mußte, den ersten Schritt zur Erschließung der Rheinfahrt für die Neckarschiffer, indem es noch 1827 einem Neckarsteinacher Schiffer (Bock) als erstem ein Patent als Kleinschiffer des Rheins erteilte. Dadurch sah sich Baden vor die Alternative gestellt, entweder die Konkurrenzierung der badischen Schiffer durch die hessischen eventuell auch württembergischen zuzulassen, oder, wollte man dies verhüten, auch an die badischen (ca. 60) Neckarschiffer Rheinschifferpatente zu erteilen, damit aber eine Übersetzung der Rheintour herbeizuführen, die bei dem Fortbestand des Mainzer Umschlags und der dadurch eingetretenen Unordnung durch Verschleppung der Tourgüter doppelt drückend wirken mußte. Hessen, das in diesem Moment die Situation beherrschte, nutzte nach Kräften die für sich so überaus günstige Konstellation aus, im Besitz von Mainz und andrerseits der Neckarsteinacher Exklave zu sein, indem es hier mit seinen Neckarschiffern auf dem Rhein vordrang, dort den badischen Schiffern den Rückzug abschnitt. Baden aber und seine Schiffer suchten vergeblich zwischen Scylla und Charybdis hindurch-

Digitized by Google

zulavieren. Man dachte anfangs daran, die hessischen Schiffer durch Repressalien fern zu halten, wies darauf hin, daß die Verleihung von Rheinschifferpatenten an sie, die doch Mitglieder der Neckargilde waren, ein Novum und fast absurd sei, und daß sie damit billigerweise von der Neckartourladung zu Berg in Mannheim, der einträglichsten für die Neckarschiffer, ausgeschlossen gehörten; waren sie doch überhaupt bisher wohl Gilde-, aber als Steinnächler nie Tourmitglieder gewesen, und diesen letzteren stand ausschließlich das Recht für den Transport von Kaufmannswaren zu; die hessischen Schiffer aber traten erst damals (1827) in die Reihe der Frachtschiffer des Neckartals ein. Während sich Hessen nun energisch weigerte, wenigstens den vertragswidrigen Umschlag in Mainz für die badischen Schiffer, wie man es badischerseits als eine Art entschädigende Kompensation forderte, in Fortfall zu bringen, durften die patentierten hessischen Schiffer vorerst noch unangefochten die Mannheimer Neckarbrücke frei passieren, während die badischen Schiffer, die, ohne ein Rheinpatent zu haben, trotzdem mit Ladung von Gernsheim und Oppenheim etc. kamen, bis 15 fl. Strafe zahlen mußten. Verschlagenerweise half man sich zuerst damit, daß sich die badischen Schiffer nur als Schiffsführer patentierter hessischer Schiffer gerierten; aber die badischen Verwaltungsbehörden durften und konnten auch nicht diesem gelungenen Maskenscherz gegenüber, den sie durchschauten, ein Auge zudrücken. Eingaben der Haßmersheimer Schiffer mußten erfolglos bleiben, da sich das badische Ministerium des Äußeren augenscheinlich selbst nicht zu helfen wußte und in seiner Verlegenheit die Angelegenheit nach bewährtem Rezept vorerst dilatorisch behandelte. Die Schwierigkeit lag immer in Mainz. Denn da der Mainzer Stationshafen in seiner Bedeutung für die Mannheim-Mainzer Großtourfahrt noch fortbestand, ergab sich die Gefahr, daß die zahlreichen neu hinzukommenden Rheinschiffer — die badischen Neckartourschiffer drängten coute que coute den hessischen auf den Rhein gleichfalls nach — den Transport als Kleinschiffer über die Zwischenorte Oppenheim, Gernsheim etc. leiten und durch diese Verschleppung der Berggüter auch die pfälzischen Rheingroßschiffer um ihr Geschäft brachten. Zwar suchten, als die patentisierten neuen kleinen Schiffer damit für die Rheinschiffahrten als Rivalen in Betracht kamen, die Mannheimer Intermediär-Tourschiffer dem zu begegnen, indem sie selbst die Verladung nach den Zwischenorten übernahmen. Damit war aber die Tatsache nicht aus der Welt zu schaffen, daß durch den Beginn eines direkten Verkehrs Mainz-Heilbronn die Rheingroßschiffe Mannheim-Mainz wie die Neckartourschiffe Mannheim-Heilbronn in Tätigkeit und Erwerb lahm gelegt wurden. Bei den Rheinschiffern wirkte dabei vor allem noch ungünstig mit, daß sie, besonders die kleinen, durch Ein-

Digitized by Google

führung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein mehr oder weniger ruiniert wurden[1]. Blieb dies auch den Neckarschiffern erspart, so waren doch auf dem Neckar durch Öffnung der Mannheimer Sperre für die Schiffer derart willkürliche Verhältnisse eingetreten, daß tatsächlich seit April 1827 die regelmäßige Rangschiffahrt zwischen Mannheim und Heilbronn aufgehoben war. Nicht durch eine Verordnung der badischen Regierung, sondern durch die Willkür der einzelnen Schiffer, welche die Mannheimer Spediteure, die vielfach Zünglein an der Wage waren, zu bestimmen wußten, ihnen die vorzugsweise Ladung zu geben[2]. Ebenso war es dann aber auch nicht die — lediglich zustimmende — badische Regierung, die Veranlassung zur Wiedereinführung der Rangfahrt im Jahre 1829 gab, sondern der Umstand, daß, während einzelne Neckarschiffer immer zu tun gehabt hatten, andere wochenlang in Mannheim liegen und dennoch vergeblich auf Ladung warten mußten[3]. So wurde unterm 5. September 1829 zu Neckargemünd eine neue Neckarschiffahrts-Tour-Ordnung festgesetzt von Vertretern des Handelsvorstandes zu Mannheim und sämtlichen Tourschiffern, die, 1824 66 an Zahl, jetzt auf 50 beschränkt wurden. «Daß die Kaufmannsgüter so wie in früheren Jahren auch fernerhin in der Tour von den Neckarschiffern von Mannheim nach Heilbronn geführt werden sollen», war, wie die im Anhang beigefügte Ordnung besagt, der allgemeine Wunsch. «Das ganze Schiffahrtswesen sei in der größten Unordnung und sämmtliche Tourschiffer als auch der Handels-Vorstand zu Mannheim äußern wegen dem neuen Wasserzolltarif den Wunsch, daß wiederum eine Ordnung in der Neckarschiffahrt hergestellt werde.»

Dieser neue Wasserzolltarif, der die Neuordnung auf dem Neckar herbeiführte, war es, der die Aufhebung des Mannheimer Umschlags, mit ihr zum wesentlichen Teile die bisherige Erfüllung der Wiener Beschlüsse auf dem Neckar auf dem Verwaltungswege wieder rückwärts redressierte, indem er gerade auf deren drittes Postulat um Zollherabsetzung zur fixierten Höhe, allerdings eben nur partiell, einging. Nach den Wiener Beschlüssen hatten die Zölle auf dem Neckar auf den Stand von 1802 herabgesetzt werden sollen. Baden hatte gegen eine Ermäßigung bisher noch immer eingewandt, daß jene für den Neckar gegebenen Beschlüsse erst dann ihre Anwendung fänden, wenn die Verhältnisse der Rheinschiffahrt zuvor geordnet sein würden. Unter diesem Vorwand wurden die Zölle nicht auf den Stand von 1802 herabgesetzt, sondern sogar seit Aufhebung des Mannheimer Umschlags noch in höherem Betrage als 1815 erhoben, nämlich, im Gegensatz zu der bis dahin noch

[1] Eckert, S. 215. — [2] Mohl, Handakten — [3] Mohl, Handakten.

Digitized by Google

aus der Zeit vor 1784 den Rangschiffern gewährten Drittelkürzung, in vollem Zollbetrage. 1802 und noch 1808 wurden von dem zwischen Frankfurt und Mainz einerseits und Heilbronn andrerseits verkehrenden Schiffen von der halben Ladung zu Neckargemünd und Neckarelz je 1½ Kr. per Zentner von der ganzen Ladung erhoben, dagegen jetzt von Baden an jeder der drei Zollstätten, Mannheim, Neckarelz und Neckargemünd von feinem Gut 4, mittlerem 3, ordinärem 2, Erz und anderem schweren Gut 1 Kr. Man hatte dieses Verfahren, das mit den angeführten Bestimmungen der Wiener Konvention in Widerspruch stand, nicht ohne Sophisterei mit der Fiktion zu rechtfertigen gesucht, daß die um 1802 von den Neckarrangschiffern erhobenen Zollbeträge nur für diese privilegierte Klasse von Schiffern eine vorübergehende Ermäßigung der eigentlichen Zollgebühr seien, wie sie vor 1784 erhoben und jetzt noch Rechtens war. Weil diese Position unter dem Drängen von Hessen und Württemberg aber immer unhaltbarer geworden war, vor allem aber um durch die Ermöglichung einer differentiellen Behandlung den badischen Schiffahrtsinteressenten unter die Arme zu greifen, erließ 1829 Baden die Verordnung, welche den Wasserzoll in ⅕ als Wasserweggeld und ⅘ als Transitzollgebühr trennte. Danach brauchten alle Güter, welche auf dem Neckar ein- bezw. ausgeführt oder von einem Orte des Landes in ein anderes gebracht würden, nur das Wasserweggeld, Getreide und Wein aber, die auf dem Neckar exportiert würden, auch nicht einmal dieses zu entrichten; diejenigen durchgehenden Handelsgüter dagegen, welche in ein unter Aufsicht der Staatsverwaltung stehendes Lagerhaus in Mannheim zur Niederlage oder Spedition gingen, nur ⅖ des Transitzolls, zuzüglich des Wasserweggeldes. Durch diese Maßregel wurden die Wasserzölle auf dem Neckar wohl ganz erheblich ermäßigt, aber doch nur für die Güter, die nach Mannheim adressiert diesen Platz wieder als Umschlag passierten. Damit begünstigte man aber ganz absichtlich die badischen Schiffer; die Neckartourschiffer-Gerichts- und -Gildeglieder hatten in einer Eingabe im November 1828 mit dem Schreckgespenst aller Peuplierungspolitiker, der Auswanderung badischer Schiffer nach Hessen (wohl kaum im Ernst) gedroht. Man wollte ihnen nun wenigstens die andere alte Gerechtsame der Tourschiffer, eine besondere Zollvergünstigung retten, nachdem die hessischen Schiffer, für die man sich hiervon gleichzeitig eine erfolgreiche Schädigung erhoffte, kraft ihrer jung erworbenen Patentvollmachten unentwegt und rücksichtslos in die so behutsam gehegten Vorrechte der privilegierten badischen Tourschiffer eingriffen. Aber auch die neue Zollvergünstigungsmaßnahme erwies sich fürs erste wenigstens als ein lediglich immer weitere Kreise erregender Schlag ins Wasser, insofern nämlich die höheren Wasserzölle den hessischen Schiffern von

Digitized by Google

den Warenempfängern in der Fracht überwiegend rückvergütet wurden; dadurch verblieben den badischen Schiffern schließlich nur noch vereinzelte Neckarbergfrachten, deren Kosten sie durch Talfrachten nicht wieder einbringen konnten. So kam es endlich im Jahre 1830, hauptsächlich mit Rücksicht und in Erwartung auf den baldigen Abschluß und die definitive Regelung der Rheinschiffahrtsangelegenheiten zu einem Kompromiß zwischen Hessen und Baden. Hessen verstand sich dazu, seinen Schiffern den Transport von Kaufmannswaren zu untersagen, nahm hiervon aber die Salztransporte aus, derentwegen die hessischen Schiffer gerade mit den Salinen akkordierten. Mannheim hatte damit tatsächlich wieder ganz Charakter und Funktion einer Umschlagstation angenommen und hessische wie württembergische Schiffer sollten wieder wie früher ausgeschlossen bleiben. Letztere hatten seit Eröffnung des Neckars bei Heilbronn sich immer aktiver an der Schiffahrt beteiligt; als sie nun im Frühjahr 1831 mit dem Cannstatter Handelsstand Verträge über eine direkte Fahrt Cannstatt-Mannheim abschlossen und hier laden wollten, wurde ihnen tatsächlich vom Hafenverwalter nicht gestattet, daß sie Ladung erhielten. Man hielt also jetzt gerade so weit, wie vor den Wiener Beschlüssen. Als dann im Sommer 1831 (am 10. August) — und zwar infolge der Befreiung der Verschiffung in Bayern und Hessen nach Württemberg vom Zollbeischlag — durch Erlaß des badischen Finanzministers alle Güter, die von badischen Spediteurs und mit badischen Schiffern versandt wurden, gänzlich von den Neckarzöllen befreit wurden, während die direkt transitierenden den vollen Tarif wie früher entrichten mußten, so war, durch diese differentielle Behandlung mit der Prämie in Höhe des gesamten Retorsionszolles von 5 Kr., Umschlag und Tourfahrt noch eine letzte Stütze gegeben. Allerdings waren gerade bei dieser Maßnahme ihre Wirkungen durchaus entgegengesetzte.

Im Juli und August 1831 war es, daß sich auf dem Rhein und daran anschließend auch auf dem Neckar die großen Umwälzungen vollzogen, die endlich eine Ausführung der Wiener Beschlüsse bedeuteten und nach fast 30jährigem Ringen für die deutsche Binnenschiffahrt die großen freiheitlichen Prinzipien, gegen die man sich so lange hinter Stapel und Zunft verbarrikadiert hatte, zum siegreichen Durchbruch brachten. Am 17. Juli 1831 trat die am 31. März 1831 abgeschlossene Rheinschiffahrtsakte in Kraft. Deren hier in Betracht kommende Bestimmungen, die auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen den freien Verkehr begründeten, folgen im Anhang im Wortlaut; die Hauptpunkte sind folgende: Art. 42: Zur Rheinschiffahrt werden nur solche Schiffer zugelassen, die sich über ihre Kenntnisse ausweisen, wobei jeder Uferregierung die Maßregeln für diesen Fähigkeitsnachweis überlassen bleiben. Die von der

Digitized by Google

Landesobrigkeit ausgestellten Patente berechtigen, von dem Punkte an, wo der Rhein schiffbar wird, bis ins Meer die Schiffahrt auszuüben. Unter der großen intermediären und kleinen Schiffahrt gilt deshalb kein rechtlicher Unterschied. Art. 43: Der zur Rheinschiffahrt zugelassene Schiffspatron oder -Führer darf nirgendwo gezwungen werden, wider seinen Willen zu löschen oder seine Ladung an Bord eines anderen Schiffes zu bringen. Alle Rechte, Privilegien und Gebräuche, die mit dieser Bestimmung direkt oder indirekt im Widerspruche stehen und in den Rheinhäfen oder sonstwo in den Rhein oder bis ins Meer entweder zum Vorteile einer Schiffergilde und um die unter ihnen hergebrachte Rangfahrt zu begünstigen oder aus einem anderen Grunde hergebracht waren, sind ein für alle Mal abgeschafft und dürfen, unter welchem Namen es immer sei, nie wieder eingeführt werden. Das gleiche gilt von den mit dem Rheine in direkter Verbindung stehenden Flüssen. Art. 44: «Alle bis jetzt noch bestehenden Schiffergilden und Zünfte sind aufgelöst» . . . . 'Art. 45: «Die Zahl der Rheinschifferpatrone oder -Führer ist unbestimmt. Sofern ihnen das Recht eingeräumt wird, auf den in den Rhein sich ergießenden Nebenströmen, als den Neckar, den Main, der Mosel und der Maas, ingleichen auch auf der Schelde die Schiffahrt auszuüben, sind gegenseitig auch die dortigen Schiffspatrone oder -Führer auf dem Rheine zuzulassen. Sie beweisen alsdann nur, daß sie auf einem dieser Nebenflüsse zur Schiffahrt berechtigt sind.» Art. 48: Frachtpreise und Transportbedingungen bleiben der freien Übereinkunft von Schiffsführer und Versender überlassen und beiden die Auswahl des Schiffers bezw. der Ladung. Art. 49: «Zwei oder mehrere Handelsstädte können gleichwohl mit einer beliebigen Anzahl Schiffspatronen oder -Führer, die sie zu ihrem wechselseitigen Verkehre für nötig erachten, Verträge auf eine bestimmte Zeit abschließen, hierin die Frachtpreise, die Zeit der Abfahrt und Ankunft und andere in ihrem Interesse liegende, mit keinem gebietenden oder verbietenden Gesetze im Widerspruche stehende Bedingungen feststellen und also eine Rangfahrt einführen, welche dem Handelstand billige Frachtpreise und den Schiffspatronen oder -Führern, so oft sie in einen Hafen einlaufen, eine baldige Rückfracht sichert». Art. 50: Jedem Schiffer bezw. Handelsmann ist die Anteilnahme an dieser Vereinigung freigestellt; für die Dauer ihrer Zugehörigkeit, die mit 3monatlicher Frist für Jahresschluß kündbar ist, sind sie aber an die Innehaltung der Rangordnung gebunden. Änderungen dieser dispositiven Bestimmungen unterliegen der Genehmigung der Landesbehörden. Art. 51: Rangfahrtsverträge unterliegen nach Form und Fassung nur den überhaupt für Verträge dieser Art vorgesehenen Landesgesetzen.

Durch die Rheinschiffahrtsakte, mit der die Schiffergilden in

Digitized by Google

Köln und Mainz aufgehoben wurden, war nun endlich auch der Mainzer Stapel gefallen. Dieser stand als Hindernis einer redlichen Durchführung der Wiener Beschlüsse auf dem Neckar bisher entgegen, da die Durchführung auf dem Rhein für Baden nicht zu unrecht als die unerläßliche Vorbedingung gelten mußte. Den Bestimmungen der Wiener Konvention von 1815 auch auf dem Neckar Geltung zu verschaffen und die Schiffahrt danach zu regulieren, ließ sich nun Württemberg mit verstärkter Energie angelegen sein. Unterm 16. Juni 1831 beantragte Württemberg die Regelung nach dem Vorbilde der soeben in Vollzug begriffenen Rheinschiffahrtsakte. Baden, dem in Art. 32 derselben das Zollrecht auf dem Neckar ausdrücklich bestätigt war, erklärte sich auch im Oktober zu einer gemeinsamen Beratung über ein Neckarschiffahrtsreglement bereit und die drei Neckaruferstaaten traten nunmehr in Verhandlung, um eine für ihre Untertanen gleichmäßige Regelung vorzunehmen. Im Frühjahr 1832 begannen zwischen Baden, Hessen und Württemberg die Vorverhandlungen für Erlaß einer Neckarschiffahrtsordnung. Ein erster Entwurf des Jahres 1832, der Freihäfen für Mannheim und Heidelberg plante, enthielt in Art. 10 die grundlegende Bestimmung: Unter den Hümplern und Nachenführern besteht kein rechtlicher Unterschied. Die Zahl der Neckarschiffer ist unbestimmt. Zur Erlangung des Patentes sollte eine Fahrzeit auf dem Neckar von drei Jahren als Junge, vier Jahren als Knecht, vier Jahren als Setzschiffer oder Oberknecht, also im ganzen 11 Jahre, erforderlich sein. Nach Art. 12 sollten, da der Art. 45 der Rheinschiffahrtsakte, den Neckarschiffern die Ausübung der Schiffahrt auf dem Rhein gestattete, gegenseitig auch die Schiffer der Rheinuferstaaten auf dem Neckar zugelassen werden. Rangfahrtsabkommen zwischen Handelsstädten und Schiffern sollten nach Art. 15 gestattet sein. Art. 24 trug den nicht seltenen Warendiebstählen auf den Schiffen Rechnung, indem er den Neckarschiffern den Handel mit Kolonialwaren bei einer Strafe von 10 Rthlr. und eventuell Patententziehung verbot. Unberücksichtigt in diesem Entwurf blieb jene alte Institution, die in den neuen Rahmen sich nicht einfügen ließ, das Neckargrafenamt; wegen seiner hoheitsrechtlichen Abkunft war es Hessen und Württemberg schon lange ein Dorn im Auge, indessen setzte die Schifferschaft seinen Fortbestand als schiffahrtspolizeiliche Zentralbehörde durch. Bei Übersendung dieses badischen Neckarschiffahrtsordnungs-Entwurfes an den kgl. württembergischen Bevollmächtigten in Neckarschiffahrtssachen, den Oberjustizrat Zeller, hatte der badische Bevollmächtigte Freiherr von Lindheim unterm 13. August 1832 sich veranlaßt gesehen, «eines weiteren in dem Entwurf nicht aufgenommenen Punktes, nämlich des bisher bestandenen

Digitized by Google

Neckargrafenamtes, welches gewöhnlich der großherzogliche Beamte zu Neckargemünd versehen, zu erwähnen. Die Kompetenz dieser Stelle war seit unfürdenklichen Zeiten allgemein dahier anerkannt, daß sie nicht nur die Angelegenheit der Schifferzunft, wozu außer den badischen und hessischen früher auch die württembergischen Schiffer gehörten, zu leiten, die Zunftlasten auf die einzelnen Glieder zu repartieren hatte und dergleichen, sondern daß sie auch über die unter den Schiffern vorgekommenen Streitigkeiten ohne Rücksicht auf die Lokalität, wo solche vorfielen und ohne Rücksicht darauf, welchem Staat die Parteien angehörten, jeweils Entscheidung erteilte; wenn auch der Wirkungskreis dieser Stelle in der Folge namentlich durch das Aufhören des Zunftverbandes kleiner wird, so ist man doch diesseits im unbestrittenen Besitz derselben und ihre Fortdauer bleibt für die Schiffahrt auf dem Neckar noch in mancher Beziehung von Interesse. Man behält sich daher vor sowohl hiergegen als auch rücksichtlich anderer Punkte, die etwa noch im Laufe der Unterhandlungen zur Sprache kommen dürften, Zusätze zu dem Entwurf in Antrag zu bringen[1].» — Der badische Entwurf wurde im November 1832 von Württemberg und Hessen, die solidarisch vorgingen, abgelehnt, und da Baden sich noch immer unter Vorwänden weigerte, hinsichtlich der Neckarzölle den durch die Wiener Konvention von 1815 beschlossenen Status von 1802 herbeizuführen, wurde Ende 1832 von Württemberg, das sich vergebens um die Regelung der polizeilichen Anordnungen auf dem Neckar und der Zollerhebung bemühte, der Bevollmächtigte Zeller nach Karlsruhe gesandt[2], um Baden hierfür ein Ultimatum zu stellen; «andernfalls werde man die schon längst angekündigte nur allein aus besonderen Rücksichten gegen den großherzoglichen Hof bisher aufgeschobene Beschwerde bei der Bundesversammlung nicht länger zurückstellen». Die dann tatsächlich bei der Bundesversammlung erfolgte Beschwerde Württembergs und Hessens «wegen alsbaldiger Eröffnung der commissarischen Verhandlungen zur Regulierung der Neckarschiffahrt und wegen sofortiger Herabsetzung der auf dem Neckar gegenwärtig erhobenen Zollsätze auf den im Jahre 1802 in Übung gewesenen Tarif» erwiderte Baden unterm 17. Juli 1833 in einer umfassenden Denkschrift.

Zu gleicher Zeit hatten die zolleinigenden Tendenzen, die in jenen Jahren das Fundament für einen nationalstaatlichen Zusammenschluß Deutschlands legten, greifbare Resultate zu zeitigen begonnen. In Zukunft entwickelt sich nun parallel und in innigem Zusammenhange mit der zollpolitischen Einigung der deutschen Einzelstaaten auch die

[1] Mohl, Handakten. — [2] Mohl, Handakten.

Digitized by Google

interterritoriale Einigung des deutschen Schiffahrtswesens. Württemberg und Hessen waren durch die am 1. Januar 1834 eintretende Vereinigung des preußisch-hessischen und des bayerisch-württembergischen Zollverbandes zollgeeint. Dieser Zollvereinsvertrag vom 22. März 1833 erklärte in Art. 15: «Die Wasserzölle oder auch Wegegeldgebühren auf Flüssen mit Einschluß derjenigen, welche das Schiffsgefäß treffen (Rekognitionsgebühren), sind von der Schiffahrt auf solchen Flüssen, auf welche die Bestimmungen des Wiener Kongresses oder besonderer Staatsverträge Anwendung finden, ferner gegenseitig nach jenen Bestimmungen zu entrichten, insofern hierüber nichts besonderes verabredet wird. In letzterer Hinsicht wollen die contrahierenden Staaten, was insbesondere die Schiffahrt auf dem Rhein und dessen Nebenflüssen betrifft, unverzüglich in Unterhandlung treten, um zu einer Vereinbarung zu gelangen, infolge deren die Ein- und Durchfuhr der Erzeugnisse der sämtlichen Vereinslande auf den genannten Flüssen in den Schiffahrtsabgaben mit stetem Vorbehalt der Rekognitionsgebühren, wo nicht ganz befreit, doch möglichst erleichtert wird. Alle Begünstigungen, welche ein Vereinsstaat dem Schiffahrtsbetriebe seiner Untertanen auf den eingangs genannten Flüssen zustehen möchte, sollen in gleichem Maße auch der Schiffahrt der Untertanen der anderen Vereinsstaaten zu gute kommen. Auf den übrigen Flüssen, bei welchen weder die Wiener Kongreßakte noch andere Staatsverträge Anwendung finden, werden die Wasserzölle nach den privativen Anordnungen der betreffenden Regierungen erhoben. Doch sollen auch auf diesen Flüssen die Untertanen der contrahierenden Staaten und deren Waren und Schiffsgefäße überall gleich behandelt werden.» — War diese Vereinbarung, soweit sie die Zölle betraf, auch für den Neckar, auf dem weder Hessen noch Württemberg solche erhob, vorerst ohne praktische Konsequenzen, so konnten diese doch nicht ausbleiben, wenn — worauf man mit vollen Segeln hinsteuerte — Baden sich anschließen würde. Württemberg hatte[1] im Separatartikel 7 zu dem Zollvereinsvertrag von 1833 den Vorbehalt gemacht, zu einem Anschluß Badens erst nach Abschluß einer Übereinkunft bezüglich der Neckarschiffahrt seine Zustimmung geben zu können. Bei den Verhandlungen in Berlin verlangte Baden[2] die Übertragung des Rheinzolltarifs auf Main und Neckar, aber mit der Maßgabe, daß die Schiffsgebühr in allen Fällen, der volle Wasserzoll nur von Transitgütern, dagegen von allen Vereins-Ausgangs- und -Eingangsgütern sowie von den lediglich im Innern des Vereinsgebiet zirkulierenden nur $^1/_3$ des Wasserzolls erhoben werde. Preußen konnte und wollte

[1] Schanz, Mainschiffahrt, S. 107 ff. — [2] Schanz, Mainschiffahrt, S. 107 ff.

Digitized by Google

sich nicht zu weitergehenden Konzessionen als Bayern, Württemberg und Hessen gegenüber verstehen und so trat schließlich Baden in seinem Anschlußvertrag vom 12. Mai 1835 mit Geltung vom 1. Januar 1836 dem Zollverein bei[1], für seine Rheinzölle ganz, für die Neckarzölle mit $^2/_3$ ihres Betrages, noch nicht aber für die Mainzölle.[2] Und während man die Lösung der Mainzollfrage noch verschob[3], beeilten sich die Neckaruferstaaten, trotz der damals höchst animosen Verstimmung zwischen Baden und Württemberg, für das nunmehr zollgeeinte Wirtschaftsgebiet durch Regelung der Neckarzölle den erforderlichen Verkehrsweg zu eröffnen und dienstbar zu machen. Am 30. Juli bezw. 15. August 1835 schlossen Baden, Hessen und Württemberg eine Konvention zu gemeinschaftlicher und einheitlicher Regelung der Neckarschiffahrt, wonach die Bestimmungen der Rheinschiffahrtsakte im allgemeinen auch auf dem Neckar und etwaige Veränderungen des Rheinzolltarifs jeweilig auch auf den Neckarzolltarif Anwendung finden sollten. Hauptzweck war aber eine Vereinfachung und Herabminderung der Gebühren. Die alten, bereits 1829 in der Hauptsache auf ein Fünftel herabgesetzten badischen Neckarzölle — Württemberg und Hessen machten auch fernerhin von ihrem Zollrecht keinen Gebrauch — wurden nach dem System des Rhein-Oktroitarifs derart umgebildet, daß die ganze Gebühr per Zentner 6 Kr. zu Berg und 4 Kr. zu Tal betrug und entweder zu $^1/_3$ in Mannheim, Neckargemünd und Neckarelz oder an der ersten passierten Zollstätte im ganzen erhoben wurde. Auch hier kam für dieselben Güter wie auf dem Rhein der Zoll nur mit $^1/_4$ ($1^1/_2$ bezw. 1 Kr.) und $^1/_{20}$ ($^3/_{10}$ und $^1/_5$ Kr.) zur Erhebung. Für die Güter des freien Verkehrs ermäßigten sie sich gegenüber Bayern, Württemberg, Preußen und Hessen laut Vertrag um $^2/_3$. Die Schiffs- (Rekognitions-) Gebühr wurde nach dem Rhein-Oktroitarif jedoch nur von befrachteten Schiffen von 600 Zentner Ladefähigkeit und zwar auch für je eine Berg- oder Talfahrt nur einmal erhoben. Nur bei den einträglichen Holzzöllen wurde der Zoll noch für jede der drei Neckarzollstätten vorläufig nach dem Stande von 1802 erhoben. Der neuen Zoll-

[1] Badisches Regierungsblatt 1835, Nr. 5.

[2] Die Einkünfte Badens an Wasserzöllen (auf Rhein, Main und Neckar) betrugen damals:

	zu Tal	zu Berg	im ganzen
Mai 1829/30	121922 fl.	53921 fl.	175843 fl.
1830/31	146780 »	65887 »	212667 »
1832/33	143551 »	66214 »	209765 »
1833/34	152064 »	65836 »	217900 »
1834/35	146062 »	65321 »	211383 »

Kirsch, Die Zoll- und Reichsverwaltung im Großherzogtum Baden, S. 253.

[3] Schanz, Mainschiffahrt, S. 110 ff.

Digitized by Google

übereinkunft, die am 1. Oktober 1835 in Kraft trat, trug ein neuer im Jahre 1836 ausgearbeiteter Entwurf der Neckarschiffahrtsordnung mit 58 Artikeln Rechnung, über den in den nächsten Jahren unter mehrfachen Abänderungen beraten wurde. Der endlich dann unterm 1. Juli 1842 zustande gekommenen Schiffahrtsordnung für den Neckar lagen die unveränderten Zollsätze von 1835 zugrunde, nur die Holzzölle blieben auch diesmal noch einer gemeinschaftlichen Regelung vorbehalten, die 1845 gelang. Inzwischen war auch in einem Vertrage mit Frankfurt diesem im Jahre 1837 von Baden in bezug auf den $^2/_3$ Zollnachlaß die Gleichstellung mit den anderen Zollvereinsstaaten zugesichert worden, wogegen badische Güter aus Rhein-, Main- und Neckarhäfen vom Frankfurter Mainzoll befreit wurden.

Alle diese Zollerleichterungen hatten alsbald zur beabsichtigten Folge eine erfreuliche Befruchtung und Hebung des Neckarverkehrs. Was hierzu aber vor allem mit beitrug, waren jene Schiffahrtsorganisationen, die einen regelmäßigen geordneten Warenverkehr wieder herbeiführten und gleichfalls im Gefolge der Rheinschiffahrtsakte kraft deren Art. 49 zur allgemeinen Durchführung gelangten. Der von Holland her den Rhein hinauf eindringenden, Beurt genannten Organisationsform lag eine freie Vereinbarung einer Anzahl Schiffer mit dem Handelsstand eines bezw. zweier Orte zugrunde; weder Schiffer noch Kaufleute waren zum Beitritt gezwungen. Von der früheren Ranggenossenschaft, von der die Beurt in gerader Linie abstammte, behielt sie das Turnusprinzip wohl bei, jedoch modifiziert durch Aufhebung des Monopolszwanges bei fakultativer Form des Zusammenschlusses aber obligatorischer Betriebsform; sie hatte dadurch vor jener den Vorzug jeder persönlich kündbaren Vereinigung vor der zwingenden Verordnung. Indem sie aber gerade hierin die Möglichkeit einer Begründung oder Fortführung oder Auflösung gewährleistete, je nachdem das eine oder andere wünschenswert oder zweckmäßig erschien, förderte sie das Interesse und Vertrauen von Schiffern und Kaufleuten zueinander, die sie in die persönlichen Beziehungen gleichberechtigter gegenseitiger Abhängigkeit brachte. Gleichzeitig führte sie damit, daß sie auf beiden Seiten eine nur — bei den Schiffern durch getroffene Auswahl — beschränkte Anzahl von Kontrahenten verband, wenn auch noch in beschränkter und umkleideter Form das Grundprinzip unserer wirtschaftlichen Organisation, die individuelle Verantwortlichkeit in das Schiffergewerbe ein. Deren stimulierende Wirkung schwächte sie aber gleichzeitig von vornherein wesentlich ab durch den ordnungsmäßig geregelten Umtrieb innerhalb einer eng begrenzten Partizipantenzahl. Diese blieb damit vor rücksichtslosen Ausschreitungen einer entfesselten Konkurrenz

Digitized by Google

bewahrt, wie solche früher trotz oder gerade wegen des monopolisierten numerisch übersetzten Rangfahrtbetriebes zurzeit verkehrswirtschaftlicher Hochkonjunkturen nicht hintanzuhalten gewesen waren; wo sie nun aber doch in der Konkurrenz verschiedener Beurten untereinander sich einstellten, wurden diese schädlichen Wirkungen durch die kollegiale Solidarität zunächst auf mehrere gleichmäßig und darum für den einzelnen nicht so empfindlich abgewälzt. Durch den Turnus wurden die Leistungen der Schiffer quantitativ begrenzt und zugleich deren Absatz an einen fixierten Kreis von Kaufleuten einer bestimmten Handelsverbindung organisiert. Da auch eine gleichfalls einheitliche Preisregulierung vorlag, bot sich auf der Seite rein geschäftlicher Betätigung immer nur ein recht eng begrenztes Feld, das sich zum Zweck größerer Rentabilität auf anderem Gebiete nur durch besonders geeignete Betriebsmittel, wie vorteilhafte und besonders nutzbare Schiffstypen, sparsame Schonung der Fahrzeuge und dergleichen um ein geringes erweitern ließ. Demgemäß sind die aus der neuen Betriebsform resultierenden Fortschritte für die Schiffer nicht so sehr auf der geschäftlichen wie technischen Seite, schließlich aber und vor allem erzieherischer Natur. So bemühten sie sich auf der einen Seite ihren Betrieb technisch möglichst zu vervollkommnen, indem sie durch Anschaffung und Benutzung geeigneter Schiffstypen, die größer als die bisherigen Neckarschiffe, kleiner als die großen Rheinschiffe waren, einen intensiven Umtrieb in kürzeren Turnusfristen herbeiführten. Auf der anderen Seite aber nahmen, je mehr sich mit dem örtlichen auch ihr intellektueller Gesichtskreis erweiterte, ihre Zuverlässigkeit und Rührigkeit, die sie vor einem eventuellen Ausschluß aus der Beurt bewahren mußten, ihre Gewandtheit und Umsicht, die ihnen das Vertrauen und die Kundschaft des Handelsstandes erwerben bezw. wahren mußten, und schließlich auch ein gesund entwickeltes Solidaritätsgefühl zu. Das wirkte erzieherisch und zugleich wirtschaftlich nachhaltiger und günstiger als der stramme Egoismus aus der Zeit zünftlerischer Konkurrenzregelung. Vor allem aber soll im Gefolge der holländischen Betriebsform, durch den direkten Verkehr mit den holländischen Häfen und persönliche Beziehungen mit holländischen Schiffern und deren Lebensgewohnheiten, damals auch holländische Reinlichkeit und Ordnung in die deutschen Schiffe eingezogen sein und geleitet von ihnen ein Wesen, «dessen in keinem zollamtlichen Register, in keiner Schiffsliste gedacht wird: das Weib begann als neuer Genius nautarum eine Rolle zu spielen». Mit der Frau des Herrn kehrte an Bord ein besserer Geist der Ordnung und Sparsamkeit in den fahrenden Haushalt ein, der nun den Händen der Schiffsjungen und Knechte entzogen werden konnte. Die alten Roheiten, die leicht-

Digitized by Google

sinnige Behandlung von Geld und Gut auf rauschender Fahrt machten einem anständigeren Ton, einer sorgfältigeren gewissenhafteren Wirtschaft Platz, die auch den anvertrauten Waren zu gute kam.[1] — Am Neckar ging die Errichtung der ersten Beurten von Mannheim aus, das schon Ende der 1820er Jahre, hauptsächlich aber nach Erlaß der Rheinschiffahrtsakte von 1831 an mit Heilbronn, Cannstatt, Köln und später auch mit Holland in direkte Verbindung trat. Ihm schlossen sich bald auch Heilbronn und Cannstatt an, das, seit 1830 badische Schiffer mit Erfolg direkte Probefahrten nach Mannheim unternommen hatten, immer mehr in den direkten Verkehr auch nach dem Rhein hin eingriff. Mitte der 30er Jahre bestanden zwischen den Plätzen am Neckar und denen am Rhein bis nach Amsterdam und Rotterdam hinab solche regelmäßige direkte Beurtfahrten. Sie hatten sich der Teilnahme der besten Schiffer, allgemeiner Sympathien besonders in Handelskreisen und dadurch reichlichen Zuspruchs zu erfreuen und dies obwohl die neue Rechtsform der Organisation als Vertrag, im Gegensatz zu den einseitig erlassenen früheren Rangordnungen, diesen neuen Rangfahrtsschiffern durchaus kein privatives Anrecht auf den Gütertransport zwischen den einzelnen Plätzen zugestand, vielmehr auch jedem anderen Nichtkontrahenten, Schiffer oder Kaufmann, die freiwillige Wahl bezw. Ausübung des Transportes anheimstellte. Für die direkte Rangfahrt zwischen Mannheim und Heilbronn war ein mehrfach zum Teil unter Änderungen erneuter Vertrag abgeschlossen, wonach eine von beiden Städten zur Hälfte zu ernennende Schifferzahl mit einer Bergladung von 800 bis 900 Zentner bei einer fünftägigen Ladezeit in Mannheim gegen eine einmalige Provision von $^1/_2$ Kr. von 50 Kilo am Einladeort zu einem Frachtsatz von 11 Kr. (außer Zoll) zu Berg und 10 Kr. zu Tal die Reise in höchstens fünf Tagen zurückzulegen hatten. Nach Mainz hatte Heilbronn bereits Ende der 1820er Jahre eine direkte Beurtschiffahrt eingerichtet; als aber in den nächsten Jahren Mainz von den beiden Plätzen, welche die mit der Rheinschiffahrtsakte geschaffene Situation auszunutzen wußten, von Mannheim auf der einen, Köln auf der anderen Seite in seiner führenden Stellung in der Rheinschiffahrt abgelöst wurde, hatte der Handelsstand Ende 1834 vorgezogen, mit Köln für das nächste Frühjahr eine direkte Beurtfahrt vertragsmäßig einzugehen und die Rangschiffahrt der Neckarschiffer nach Mainz mit Ende des Jahres eingehen zu lassen. Dieser Vorgang erregte alsbald die Aufmerksamkeit und Besorgnis der bayerischen Interessenten am Main, die durch ein Schreiben des Geh. Regierungsrats Nau vom 18. Dezember

[1] Eckert, Rheinschiffahrt, 8, 244 ff., die ersten Worte aus Schirges, der Rheinstrom, S. 77, zitiert. Über Beurten siehe auch Schanz, Mainschiffahrt, S. 56 ff.

Digitized by Google

1835 an das bayerische Staatsministerium aufmerksam gemacht, nach vergeblichen Gegenvorstellungen der württembergischen Regierung auch ihrerseits sich um eine direkte Verbindung mit Köln bemühten. Jedenfalls war es aber, wie der erwähnte Bericht besagt, «den Handelsplätzen am Neckar, die von jeher ebenso gefährliche als tätige Rivalen der Handelsplätze am Main waren, wirklich gelungen, einen beträchtlichen Teil des Speditions- und Transithandels an sich zu ziehen, der früher Eigentum der Mainplätze war».[1]

Neben den Zollermäßigungen und dem direkten geregelten Schifffahrtsbetriebe war es vor allem noch ein dritter Umstand, der an der Hebung der Neckarschiffahrt mit Erfolg mithalf und gleichzeitig noch einen weiteren wesentlichen Punkt aus dem Programm der Rheinschifffahrtsakte, nämlich durch Auflösung der Neckargilde, zur Erfüllung brachte. Durch die Wiener Kongreßakte und den Pariser Frieden wurde bestimmt, daß jeder Staat für Unterhaltung der Leinpfade und für Offenhaltung der Schiffahrtsstraße des Rheines und seiner Nebenflüsse für die in sein Gebiet fallende Flußstrecke zu sorgen habe. Infolgedessen begann sich die Staatsfürsorge auch der Wasserstraße und dem Uferschutz des Neckars zuzuwenden, dessen Baukosten bis dahin durch die Beiträge der Bruderschaft bestritten worden waren. Diese waren aber doch nicht imstande gewesen, den Neckar in einem, dem wachsenden Verkehr entsprechenden Stande zu erhalten, und «im Anfang dieses Jahrhunderts war die Schiffahrt auf dem Neckar durch mangelhafte Leinpfade und mannigfache Hindernisse in der Wasserstraße selbst, vor allem durch geringe Fahrtiefe sehr erschwert und sie konnte oft nur während einer kurzen Zeit des Jahres betrieben werden».[2] Die badische Regierung trat also hier ein ziemlich verwahrlostes Erbe an, als sie im Jahre 1816 den Neckar in den Staatsflußbauverband aufnahm und zunächst ein Drittel der Kosten für die Räumung der Wasserstraße auf die Staatskasse übernahm, die in den Bezug der Neckarzölle eingetreten war. $^2/_3$ der Kosten wurden noch weiter von der Gilde bestritten. 1823 trat insofern eine Änderung ein, als fortan bis 1830 die Kosten für Unterhaltung der Leinpfade und Räumung der Wasserstraße zu $^1/_3$ aus der Wasserzollkasse unter Heranziehung der Gildenbeiträge und zu $^2/_3$ aus der Flußbaukasse bestritten wurden; an diese gingen von 1831 an unter der Wirkung der Rheinschiffahrtsakte und der Zolländerungen auf dem Neckar die Leistungen der Neckarzollkasse ebenfalls über.[3] Die von 1817 bis 1830 aufgewendeten Beträge lassen sich

[1] Schanz, Mainschiffahrt, S. 67. — [2] Beiträge zur Hydrographie, S. 103.
[3] Beiträge zur Hydrographie, S. 103.

Digitized by Google

weder im einzelnen noch der Gesamtsumme nach feststellen.[1] Nachdem aber so der Staat alle erheblichen Flußbaukosten auf die Staatskasse übernommen hatte, bot die Einnahme an Floßgeldern auch noch für anderweite Verwendungen der Gilde hinreichend Mittel, so daß sie begreiflicherweise die bisher noch erhobene Umlage für Neckarbaukosten, die sich pro Schiffer je nach der Größe der Fahrzeuge auf 2—6 fl. belief, aufgab und die Unterstützung verunglückter Schiffer etc. aus den Floßgeldern bestritt; diese Abgabe, welche der Schiffergilde von den Flößern mit 18 Kr. für das Gestör Tannenholz und 4 fl. 30 Kr. für das Holländerfloß entrichtet werden mußte, wurde erst 1836 sistiert und fortan von der Wasserzollkasse erhoben; ihr wurde bei Auflösung der Schiffergilde, mit der man den Rest abgerechnet, der disponible Kassenvorrat von 1002 fl. 2 Kr. überwiesen, während das Inventar der Gilde der Flußbaukasse zufiel. Die Neckarschiffergilde, bei deren Gildenkasse

	die Gesamteinnahmen	die Beiträge für die Neckarbaukosten	die Ausgaben für Zehrungen bei Haltung des Brudertags, Besoldungen, Diäten, Vergütungen etc.
1831	856 fl. 57	220 fl. 34	720 fl. 13
1832	713 » 9	—	275 » 3
1833	1928 » 21	591 » 43	818 » 24

betragen hatten[2], hatte damit auch ihren letzten Zusammenhalt verloren und nach langem Todeskampf endlich das Zeitliche gesegnet. Sie nicht weniger als die mit der Rheinschiffahrt aufgehobenen Rheinschiffergilden zu Köln und Mainz «wären Produkte einer Zeit, welche die Unhaltbarkeit der überkommenen Verhältnisse richtig erkannte, sich aber dennoch scheute, die altehrwürdigen Berufsorganisationen völlig zu beseitigen und daher nur danach trachtete sie ihrer schärfsten Auswüchse und Unsitten zu entkleiden».[3] Was die Neckarschiffergilde vor denen des Rheins ausgezeichnet und unterschieden hatte, der finanzwirtschaftliche Zweck, war mit der Übernahme der Strombauten in die staatliche Verwaltung hinfällig geworden. Die Auflösung des Zunftverbandes war zugleich mit der Übernahme der Neckarbaukosten durch den Staat erfolgt. Dieser nahm noch im nämlichen Jahre 1836 eine erstmalige gründliche Untersuchung[4] der Schiffahrtshindernisse auf dem Neckar vor und sorgte teils durch Felsensprengungen (bei Heidelberg),

[1] Laut einer Original-Zusammenstellung der Aufwendungen der großherzogl. badischen Flußbauverwaltung für die Unterhaltung und den Schiffsausbau für den Neckar von der Zeit 1831 bis einschließlich 1900.

[2] General-Landesarchiv Karlsruhe. — [3] Eckert, S. 235.

[4] Beiträge zur Hydrographie.

Digitized by Google

teils durch Ankauf von Fischwehren und Anlage von Zeilenbauten in den nächsten Jahren mit nicht unerheblichen Kosten für deren möglichste Beseitigung; freilich konnten vorerst nur die allerschlimmsten Schäden abgestellt werden und die Neckarschiffer setzten durch Vermittlung der Haßmersheimer Brudermeisterei, die gleichsam als Zwischenstelle für die bauliche Behandlung des Neckars fortbestand, ihre Klagen fort. Immerhin war es doch ein weiteres Glied in der Kette günstiger Momente, die der Neckarroute zum Übergewicht über die des Mains verhalfen. Sie trafen hier durchaus nicht zufällig zusammen, sondern im inneren Zusammenhange eines wirtschaftlichen Aufschwunges, der nach der langen Kriegsperiode am Anfang des Jahrhunderts nicht ausblieb und sich auf dem Neckar seit Anfang der 1820er Jahre geltend zu machen begann. — Hierher gehörte vor allem auch das wachsende Interesse, das die württembergische Regierung mehr und mehr der in der Kriegsperiode heruntergekommenen Wasserstraße zuwandte. Waren ihr früher durch das reichsstädtische Heilbronn die Hände gebunden, so suchte sie jetzt erst einmal dieses Hindernisses für eine freie Verkehrsentwickelung sich zu entledigen, dies Zwischenglied zwischen Mannheim und Cannstatt auszuschalten und für den Neckarhandel zu erübrigen. Deshalb legte Württemberg den Hauptwert auf eine gründliche Korrektion der oberen Neckarstraße, um diese auch für größere Schiffe passierbar zu machen und damit eine direkte Verbindung vom Rhein nach Stuttgart und weiter hinauf zur Donau zu ermöglichen. König Wilhelm von Württemberg ließ, als man in den 30er Jahren dem Gedanken einer Kanalverbindung des Neckars mit der Donau näher trat, für eine eventuelle Kanalisierung des Neckars Vorstudien vornehmen, doch faßte die im Jahre 1834 zur Begutachtung eingesetzte Kommission das Ergebnis eingehender Erhebungen dahin zusammen, daß zur Verbindung des Neckars resp. Rheins mit der Donau und dem Bodensee die Anlage einer Eisenbahn wünschenswert sei.[1] Daß König Wilhelm trotzdem den Plan, der schon seit Jahrhunderten bis heutigen Tages ein Lieblingsgedanke württembergischer Wirtschaftspolitiker und einer Reihe tatkräftiger Fürsten des Landes war, nicht so rasch aufgab, beweist die im Jahre 1838 auf seinen Befehl von seinem Sekretär F. L. Lindener vorgenommene Übersetzung der Schrift Chevaliers: «Die Eisenbahn im Vergleich mit den Wasserstraßen», die im Verlag des um die deutsche Zolleinigung und Schiffahrt in gleichem Maße verdienten Cotta erschien.[1] — Das Interesse der württembergischen Regierung kam dem von der ganzen wirtschaftlichen Konstellation bedingten Verkehrsaufschwung der ver-

[1] Huber, S. 8.

Digitized by Google

ödeten oberen Neckarschiffahrt wesentlich zu statten, mit ihm dem Cannstatter Handel, der durch die Herstellung des Heilbronner Wilhelmskanals reichlich gewann, was die dortigen Kaufleute mit einem Teil ihrer Spedition verloren. Sehr günstig war dabei für den Cannstatter Verkehr, zumal als dann auch noch der Mannheimer Stapel fiel, die bayerisch-württembergische Zolleinigung von 1828, wie überhaupt im Anschluß daran die Bildung des deutschen Zollverbandes. Der Cannstatter Verkehr, der zu Berg 1820/21 noch 5500 Zentner, 1827/28 erst 8805 Zentner betrug, war 1828/29 bereits auf 30189 Zentner angewachsen, wie aus der folgenden Aufstellung hervorgeht.[1] Danach kamen in Cannstatt an

im Jahre	Schiffe	Kaufmannsgüter	Salz	Steinkohlen
1821	23	5500	7600	—
1822		5569	10200	—
1823		3592	12600	—
1824		3519	20100	560
1825		3600	11800	1280
1826		5299	9100	2067
1827		8603	7200	2580
1828		8805	13200	2970
1829		30189	11200	3200
1830	119	39230	2977	3000
1831	123	40604	7774	3000
1832[2]	84	41246	3259	3000
1833	143	54246	12473	4000
1834	174	51474	3588	4000
1835	272	109657[3]	13175	4000.

Über den damaligen Hafenverkehr Cannstatts sagt ein Bericht vom Jahre 1831[4]: «seit dem Jahre 1820 bezog das mit der Kgl. Salzfaktorei beauftragte Handelshaus G. H. Keller dahier aus der Saline Clemenshall jährlich 8—10000 t. Ctr. Salz, welche zu Schiff ankommen. Zu Thal gingen an Kaufmannsgütern nur zufällig jährlich etwa 50 Ctr. über Heilbronn ins Ausland und zwar bisher stets nur als Ausgangsgut. Die Hauptfracht liefert der bedeutende Bretterhandel; an Brettern werden seit dem Jahre 1820 ungefähr 25000 Stück jährlich nach den Rheingegenden ausgeführt.» Im Verkehr zwischen Mannheim und

[1] Darstellung der Verhältnisse der oberen Neckarschiffahrt nach dem Zustand im Mai 1836 mit Beziehung auf die noch erforderlichen Verbesserungen der Wasserstraße bis Cannstatt. Cannstatt 1836, S. 15.

[2] Wegen Schleusenbaus bei Marbach ging ein Teil der Güter zu Land nach Cannstatt.

[3] Außerordentlich 43000 Zentner Tabak nach Österreich.

[4] Bericht des Oberzollverwalters Dietter bei den Mohlschen Handakten.

Digitized by Google

Cannstatt zeigte sich ein entsprechender Aufschwung, als nach den ersten mit Erfolg gelungenen direkten Probefahrten badischer Schiffer (1830) eine direkte Verbindung zwischen den beiden Städten, und mit den Beurten eine Umgestaltung der bisherigen Betriebsformen eintrat. So lange man in Heilbronn umgeschlagen hatte, kamen die Mannheimer Güter erst nach 3 Wochen in Cannstatt an. Nunmehr langten sie, da die Bergfahrt von Mannheim bis Cannstatt etwa 7—9 Tage dauerte, schon in 10 Tagen dort an. Bereits 1835 betrug der Bergverkehr in Cannstatt, abgesehen von einem nach Österreich bestimmten Ausnahmeposten von 43 000 Zentner Tabak, an Kaufmannsgütern 66 000 Zentner, an Salz 13 175, an Steinkohlen 4000 Zentner, während die Talfracht an Brettern sich auf 300 000 Stück belief außer größeren Posten Ölkuchen, Escherich und bisweilen Kaufmannsgütern und Wein.[1]

Cannstatt nahm mehr und mehr an dem direkten Verkehr teil und da den badischen Schiffern volle Rückladung an Brettern garantiert werden konnte, war es dem Cannstatter Handelsstande ermöglicht, nur noch den kleineren Teil von Heilbronn, größtenteils von Mannheim und den Rheinhäfen zu beziehen. Da auch zu Tal von Cannstatt nach Heilbronn immer weniger verschifft, vielmehr fast das Doppelte direkt nach den verschiedenen Rheinhäfen befördert wurde, passierten die Schiffe und Transporte zum großen Teile zu Berg und Tal den Heilbronner Kanal, ohne umzuladen oder anzuhalten. Damit war tatsächlich der Heilbronner Speditionshandel auf dem besten Wege, völlig ausgeschaltet zu werden.[2] Wenn trotzdem die Verkehrszahlen Heilbronns in jener Zeit nicht nur keinen Rückgang, sondern einen außerordentlich starken Zuwachs aufweisen, so liegt es vornehmlich daran, daß der Heilbronner Handelsstand, ohne alle Hoffnung auf die Spedition aufzugeben, in weitschauender Erkenntnis der Sachlage sein Hauptstreben mehr und mehr auf Erhaltung und Ausdehnung seines Eigenhandels richtete. Gerade in den nicht ungünstigen 1830ern Jahren konnte dies aber bei einem weiten kaufkräftigen Wirtschaftsgebiet als Hinterland den intensiven Bemühungen tatkräftiger und angesehener Kaufleute nicht allzu schwer werden. Diesen kommerziellen Intentionen kam auch hier wieder wesentlich die bayerisch-württembergische Zolleinigung von 1828 zu Hülfe, ebenso die energischen Bemühungen der württembergischen Regierung, den Neckarhandel zu heben und ihm vor dem mit alter Zähigkeit konkurrierenden Mainhandel den Vorrang zu verschaffen. Heilbronn, dessen Berg- und Talgüterverkehr am dortigen Kranen (ohne die Güter, von denen nicht eine Kranengebühr nach dem Gewicht erhoben wurde)

[1] Huber, S. 6. — [2] Huber, S. 6.

Digitized by Google

sich 1550 auf 2640 Zentner, 1700 auf 7620, 1790 auf 104 520 Zentner belaufen haben sollen[1], bezog[2] zu Berg 1823/24 76 800 Zentner, 1827/28 63 700 Zentner, 1828/29 103 700 und zu Tal im gleichen Jahre 72 700, gleich im ganzen 176 400 Zentner. Diese Verkehrsfrequenz steigerte sich unter der mehrfach genannten Mitwirkung günstiger Faktoren im nächsten Jahrzehnt auf das Dreifache, wie aus der folgenden Aufstellung hervorgeht, die für die Jahre 1836—41 die Verkehrsentwickelung am Neckar an der Hafenfrequenz Heilbronns wie auch Cannstatts darstellt.[3]

		Von Cannstatt nach Ausland		nach Heilbronn		Von Heilbronn ins Ausland		Im ganzen	
		Fahrz.	Ztr.	Fahrz.	Ztr.	Fahrz.	Ztr.	Fahrz.	Ztr.
1. Juli	1836/37	317	125846	74	25872	525	203566	916	355284
	37/38	357	136874	103	34348	617	226907	1077	398129
Kalenderj.	38	517	178515	103	30885	758	258792	1378	468192
	39	649	175986	115	28840	825	239354	1589	444180
	40	660	169209	46	12703	823	206310	1529	388222
	41	632	225653	48	17628	920	228581	1600	471862.

		Vom Ausland nach Heilbronn		nach Cannstatt		Von Heilbronn u. Saline nach Cannstatt		nach Cannstatt		Im ganzen	
		Fahrz.	Ztr.	Fahrz.	Ztr.	Fahrz.	Ztr.	Fahrz.	Ztr.	Fahrz.	Ztr.
Juli	1836/37	724	243990	312	136896	25	5582	56	20901	1117	407611
	37/38	975	299851	308	104215	25	4465	83	26714	1391	435245
Kalenderjahr	38	1060	300014	531	161945	21	4919	80	23965	1692	491143
	39	1211	270430	677	184212	24	2612	87	23013	1999	480267
	40	1275	294815	649	169774	12	2652	58	19460	1994	486701
	41	1408	318474	790	208092	4	1099	48	12815	2250	540480.

Was aber den Neckarverkehr vor allem befruchtete und dieser Route vor der des Mains einen neuen Vorsprung gab, war die im Jahre 1840 durch weitsichtige Heilbronner Kaufleute eingerichtete direkte Beurt mit Rotterdam. Am 5. Juli 1840 traf das erste Neckarschiff (Schiffer Friedrich Heuß aus Haßmersheim) mit in Rotterdam geladenen Waren in Heilbronn ein[4], bereits bei Wimpfen vom Heilbronner Handelsstand und der ganzen Haßmersheimer Schifferschaft feierlichst empfangen.[5] Diese Hollandfahrer brachten von dort zu Berg: Kaffee, Öle, Stockfische, Baumwolle, während sie zu Tal Getreide und Salz und auf eigene Rechnung Holzwaren führten.[6] Im Jahre 1841 verkehrten[7] nach Heilbronn von Rotterdam 63 Schiffe, 115 Nachen mit 42 520

[1] Huber, S. 3. — [2] Nach Huber, S. 5. — [3] Württembergisches Jahrbuch 1841.
[4] Huber, S. 8. — [5] Wirth, S. 19. — [6] Wirth, S. 19.
[7] Württembergisches Jahrbuch 1841.

Digitized by Google

Zentner, von Amsterdam 12 Schiffe, 22 Nachen mit 8854 Zentner, von Heilbronn und Cannstatt nach Rotterdam und Amsterdam 25 Schiffe, 36 Nachen mit 13 547 Zentner. Ein regelmäßiger und pünktlicher Betrieb, wie er seitdem mit Holland bestand, wäre auf der langen Strecke indes mit den alten Betriebsmitteln des Pferdezugs und auf dem Rhein hauptsächlich mittelst Segels unmöglich gewesen, zumal bei der raschen Entwickelung der Eisenbahn die Wasserstraßen nur durch Verbilligung ihrer kostspieligeren Fortbewegungsart sich noch konkurrenzfähig erhalten konnten. Dank der auf dem Niederrhein aber bereits eingeführten Dampfschiffahrt war es schon den ersten Hollandfahrern ermöglicht, unter Benutzung der Rheindampfschleppboote in 22 Tagen bis nach Heilbronn zu gelangen, also in einer Zeit, die früher etwa allein für die Neckarbergreise ausgereicht hatte. — Naturgemäß konnte die Einführung dieser Rheindampfschleppschiffahrt, die in Mannheim endete, nur dazu beitragen, Mannheims Speditionshandel und Bedeutung noch mehr zu heben. In Mannheim hatte man anfangs besorgt, durch Aufhebung des alten Stapelzwangs wesentlich an wirtschaftlicher Bedeutung zu verlieren. Diese Befürchtung hatte sich jedoch erfreulicherweise bald als grundlos erwiesen; denn während nach Aufgabe seines Umschlags nach 1831 der Mainzer Handel, wenn auch anfangs nur schrittweis, zurückging, hatte Straßburgs Bedeutung sich rasch verloren und Mannheim hatte sich, begünstigt von seiner glücklichen Lage als nunmehriger Endpunkt der rheinischen Handelsschifffahrt, tatsächlich aus einem gezwungenen zu einem natürlichen Umschlag entwickelt. Durch seinen Anschluß an das süddeutsche Eisenbahnnetz und durch die in innigem Zusammenhang damit sich auf dem Rhein rasch zu einer ungeahnten Blüte und Bedeutung entfaltende Handelsschiffahrt sollte sich Mannheim zum größten deutschen Binnenhafen entwickeln. Ohne einander Konkurrenz zu machen arbeiteten sich Eisenbahn und Schiffahrt in die Hände. Zugunsten aber auch dank Mannheims, das unternehmende Kaufleute und fremde Kapitalien an sich zog und den Verteilungsprozeß der Güter übernahm, als der Großhandel und die Spedition nach dem Innern Süddeutschlands und der Schweiz sich kräftiger entwickelte. Um den wachsenden Verkehrsansprüchen zu genügen, wie auch um Handel und Verkehr immer mehr über Mannheim zu leiten, erbaute Mannheim seine seitdem wiederholt erweiterten und vergrößerten Rheinhafenanlagen. Als im Spätjahr 1839 ein so niedriger Wasserstand war, daß geladene Schiffe mit vieler Mühe die seichte Neckarmündung passieren konnten, war man genötigt den Neckarschiffer Schnellbach mit 1800 Zentner Ladung am 21. November in den fast vollendeten neuen Hafen einfahren zu lassen, womit dessen

Digitized by Google

Eröffnung tatsächlich vollzogen wurde. Am 17. Oktober 1840 folgte die festliche Einweihung[1] des neuen Mannheimer Hafens. Er erwies sich als ein Haupthebungsmittel für den dortigen Schiffahrtsverkehr. Seine Güter-Ein- und -Ausfuhr, die sich anfangs der 1820er Jahre nur erst auf ca. 10 000 t. belief, stieg 1836 auf 26 000 t., 1846 auf 139 000 t., 1856 auf 252 000 t. und erreichte nach 40 Jahren 1876 583 000 t.[2] — In Mannheim war es bezeichnenderweise auch, wo die dortigen Beurtschiffer, von denen die direkte Linie gewerblicher Vorfahren über die Intermediärschiffer und Rheinschiffer-Gildeglieder zu den Rangfahrern von vor 1784 führt, in beachtenswerter Anpassung an die neu entwickelten Betriebsverhältnisse auf dem Rhein die Dampfschiffahrt sich dienstbar machten, die im übrigen die Rheinschiffer mehr oder weniger ruinierte und die Beurtfahrten auf dem Rhein in den nächsten Jahrzehnten zum allmählichen Rückgang und schließlich zum Eingehen brachte. Durch Erbauung eines Schleppdampfers wandelten sie ihre Ranggenossenschaft im Februar 1843 in die heut noch als Aktiengesellschaft florierende Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft unter gemeinsamer Beteiligung dortiger Kaufleute und gewählter Beurtschiffer um; in ihre Beurt wurden nur 30 Schiffer aufgenommen, mit der Maßgabe, daß nur die bei der Gesellschaft als Aktionäre Beteiligten die regelmäßigen Beurtfahrten zugewiesen erhielten.[3] Daß im Jahre 1842 der Handelsstand in Mannheim mit der niederländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft einen Vertrag abschloß, der diese zur Stellung der für den Rheintransport nötigen Dampfboote verpflichtete, hatte zur Folge, daß alle oberrheinischen Schiffe Güter von Rotterdam und Amsterdam nach Mannheim um 4 Kr. billiger als die bisherigen Segelschiffe und in viel kürzerer Zeit, nämlich in 4—5 Tagen, bringen konnten.[4] —

All dies trug naturgemäß wieder dem Neckar neue Vorteile vor dem Maine zu, insbesondere war dies durch die direkte Hollandverbindung, um die man sich bei den Mainschiffern bislang noch ohne dauernden Erfolg bemüht hatte.[5] Die bayerische Regierung hatte schon Mitte der 1830er Jahre angenommen, daß bei Einrichtung der Schnellfahrt zwischen Köln und Marktbreit es möglich werde, den höchst wichtigen Transithandel zwischen London und Österreich für die Mainstraße zu gewinnen; die Mainstraße sei die gerade und kürzeste, daher auch die wohlfeilste, indem auf derselben der Zollzentner von London über Köln und die Mainplätze nach Wien in 30—40 Tagen zu 6 fl. 9 Kr., dagegen über Holland und Köln den Neckar hinauf ohne Schnell-

[1] Baroggio, Geschichte Mannheim 1861. — [2] Huber, S. 4. — [3] Eckert, S. 258.
[4] Schanz, Mainschiffahrt, S. 114. — [5] Schanz, S. 114.

Digitized by Google

fahrt in 45 Tagen zu 6 fl. 52 Kr. geliefert werden könne.[1] Diese Erwartung hatte sich indessen nicht erfüllt, und als das Jahrzehnt zur Neige ging, ventilierte man wieder lebhaft den Rückgang des Transports auf dem Main gegenüber dem des Neckars.[2] Neben dem viel besseren Zustand der Straßen in Baden und Württemberg, dem Wegfall der Wege- und Brückengelder und dem geringen Betrag der Pflasterzölle wurde als Hauptvorzug des Neckars vor dem Main der bedeutende Zollnachlaß auf ersterem betrachtet. Offizielle Erhebungen über die Transportkosten auf Main und Neckar im Jahre 1842 bestätigten den Vorsprung der Neckarroute. Danach stellte sich z. B. die Kaffeefracht von Rotterdam nach Regensburg um 8—10 Kr., nach Augsburg und München um 12 Kr. auf dem Neckar billiger, holländischer Krapp von Rotterdam nach Österreich über Mannheim—Ulm um 12—14 Kr. billiger als auf dem Main über Kitzingen—Regensburg.[3] An Lieferzeit aber rechnete man

von Rotterdam	auf dem Neckar	auf dem Main
bis Regensburg . . .	26—27	37 Tage,
bis Augsburg	22	38—39 »
bis München	22—23	38—40 »

während umgekehrt von Regensburg nach Rotterdam bei einer Frachtersparnis von 9—10 Kr. die Lieferzeit auf dem Neckarweg 25 1/2, über den Main 27 Tage betrug.[4] Zu Beginn der 40er Jahre gingen bereits die Bezüge an roher Baumwolle für die Baumwollspinnereien zu Augsburg und Kaufbeuern über Mannheim und Cannstatt, ebenso die Bezüge der Augsburger Tabakfabriken an rohem Tabak; auch Österreichs Bezüge an Kolonialwaren und Maschinen aus Holland und Belgien gingen über Mannheim-Cannstatt-Ulm.[5] Zu Anfang der 1840er Jahre ist, um die Verkehrskonstellation knapp zu skizzieren, der Neckar ein mindestens ebenbürtiger Rivale des Mains, der Schwerpunkt seines Verkehrs zieht sich mehr und mehr landeinwärts, Heilbronn verliert seine Bedeutung als Umschlageplatz für die nach Cannstatt und darüber hinaus bestimmten Güter, dafür gewinnt Cannstatt als Endpunkt des direkten

[1] Schanz, S. 64.

[2] Schanz, S. 114. Am 15. Juni 1839 brachte der Korrespondent von und für Deutschland aus der Münchener politischen Zeitung einen Aufsatz, datiert vom Lech, über den Rückgang der Mainroute gegenüber der Neckarroute. Hofrat Nau schickte den Artikel mit Bemerkungen dem Ministerium.

[3] Schanz, S. 114.

[4] Schanz, S. 114. 25. Juni 1839, Nr. 176 obiger Zeitung Artikel aus Kitzingen.

[5] Schanz, S. 114. Bericht eines Miltenberger Spediteurs an das bayrische Finanzministerium 1. September 1845.

Digitized by Google

Wasserverkehrs mit dem Ausland. Die Neckarschiffahrt beginnt sich in direktem Verkehr mit Niederrhein und Holland zu einer bis dahin nie gekannten wirtschaftlichen Blüte zu entfalten, befruchtet vor allem auch durch den sich gewaltig entwickelnden Rheinverkehr, der sich mehr und mehr von Mainz aus in den neuen Hafen der seit 1840 auch mit Heidelberg bahnverbundenen, jungkräftigen Handelsempore Mannheim rückwärts konzentriert.[1] Eine wenig günstige naturgemäße Konsequenz dieser Verkehrsentwickelung und der freien Schiffahrtskonkurrenz, der unabweisbaren Voraussetzung für erstere, war die auf dem Neckar herrschende gewerbliche Rechtlosigkeit. Man hatte die alte Form zerschlagen, ohne rechtzeitig für den Ersatz zu sorgen, und in Ermangelung rechtmäßiger Ordnung ging dieser wirtschaftliche Prozeß nicht ohne Störung vor sich, in einer Zeit, die für die Neckarschiffahrt ein Interregnum bedeutet; es war eine Art Faustrecht entstanden, bei dem nur der Stärkere sein Recht fand, während die Beamten bald ihre Inkompetenz, bald den Mangel an Instruktionen und Verordnungen vorschützten. Es riß eine allgemeine Unordnung und Unsicherheit im Schiffahrtswesen ein, zum Teil durch fremde Eindringlinge, die sich, als man der Gewerbefreiheit die Schranke öffnete, mit dieser eingedrängt hatten. Vor allem aber fehlte es an jeder Institution für die Ausbildung der Lehrlinge etc., und das wurde bei dem Zudrang der zahlreichen mangelhaft vorgebildeten und geschulten allgemein peinlich empfunden; deshalb wurde von den Schiffern in einer Petition vom 5. Mai 1839 vor allem ein Befähigungsnachweis gefordert. Dies gerade beim Schiffergewerbe mit vollem Recht, ist doch kaum ein anderes Gewerbe so gefährlich wie dieses bei Ermangelung der erforderlichen nautischen Befähigung und Kenntnis, ist doch kein anderes aus diesem Grunde für uneingeschränkte Gewerbefreiheit so wenig geeignet, ja im Interesse der allgemeinen Sicherheit so unmöglich. Trotz der zwingenden Notwendigkeit einer Rechtsordnung für den Schiffahrtsbetrieb auf dem Neckar und trotz des allgemeinen Drängens danach rückten die diesbezüglichen Verhandlungen, nachdem auch der zweite Entwurf den Nachbarregierungen von Baden 1837 unterbreitet und von ihnen abgelehnt worden war, nur langsam vor. Die Schiffer selbst hatten und bezeigten das größte Interesse an einer endlichen Sicherung der Schiffahrt auf dem Neckar durch wiederholte Petitionen der Brudermeisterei und des Schiffahrtsgerichts in Haßmersheim an die zweite Kammer der Landstände vom 21. Juni 1835 und vom 19. August 1837.

Endlich einigte man sich auf Grund eines württembergischen Gegenentwurfes von 1838 auf einen neuen dritten Entwurf, welcher

[1] Schanz, S. 172.

Digitized by Google

der in Karlsruhe tagenden Kommission der drei Uferstaaten im November des Jahres 1841 vorgelegt und endlich dort am 1. Juli 1842 ratifiziert wurde. Grundlage und Aufgabe dieser neuen «Neckarschiffahrtsordnung» gibt ihre Einführung an, wonach «im Hinblick auf die Bestimmungen der Wiener Kongreßakte über die Flußschiffahrt und um diesen Bestimmungen auch auf dem Neckar vollständige Anwendung zu verschaffen die Neckaruferstaaten beschlossen haben, auf der Grundlage der zwischen ihnen bestehenden die Neckarschiffahrt und den Neckarzoll betreffenden Übereinkunft vom 30. Juli resp. 5. und 15. August 1835, nach deren erstem Artikel die Bestimmungen der Rheinschiffahrtsordnung vom 31. März 1831 im allgemeinen auch auf dem Neckar, soweit er schiffbar ist, angewendet werden sollen, eine Neckarschiffahrtsordnung zu vereinbaren». Dieser ihr Charakter als Staatsvertrag, der «nicht ohne allseitige Einwilligung soll abgeändert werden dürfen», unterscheidet zunächst formal diese — im Anhang in ihren wesentlichen Bestimmungen abgedruckte — Schiffahrtsordnung von allen früheren einseitig von einer Landesregierung für ihre Schiffer erlassenen und ebenso einseitig aufzuhebenden Verordnungen. Inhaltlich ist sie gegen diese unterschieden, indem sie nicht nur das Schiffergewerbe (wie die Bruderschaftsordnung) oder nur den Schiffahrtsbetrieb (wie die Rangordnung) regelt, sondern das ganze Schiffahrtswesen des Neckars in jeder Organisation, Funktion und Relation umfaßt, in getreuer Analogie zur Rheinschiffahrtsakte, der sie in ihren wichtigen Bestimmungen zum Teil wörtlich nachgebildet ist. Von der Schiffahrt auf dem Neckar im allgemeinen und von dem unter den Neckaruferstaaten hierfür verabredeten Zugeständnissen handelt der erste Titel, der mit dem leitenden Grundsatz beginnt: «Die Schiffahrt auf dem Neckar soll völlig frei sein» (§ 1). Die Neckaruferstaaten verpflichten sich, für ihre Gebietsstrecke Wasserstraße und Leinpfad auf ihre Kosten instand zu halten (§ 2). Heilbronn, Cannstatt, Mannheim, Heidelberg werden Freihäfen (§ 3). Eine differentielle Zollbehandlung zwischen den auf dem Land- und den auf dem Wasserwege die Zollgrenze passierenden Gütern findet nicht statt, ebensowenig in Ansehung der Nationalität, bezw. Herkunft von Schiffer, Fahrzeug und Fracht (§ 7). Mit den Schiffahrtsabgaben, bei denen übrigens an Stelle des Regals mehr und mehr das Gebührenprinzip tritt, und den Mitteln, sich von deren gehöriger Entrichtung zu überzeugen, beschäftigt sich eingehend der zweite Titel, der bezüglich Art und Höhe der Abgaben die Vereinbarung von 1835 unverändert beläßt (§ 8—35). Ausführungsbestimmungen über die «Anwendung der in den einzelnen Neckarufer-

Digitized by Google

staaten geltenden Steuergesetze auf die Neckarschiffahrt» schließen sich im dritten Titel an (§ 36—41), im wesentlichen Sicherungsmaßregeln gegen Zollschmuggel und Schleichhandel. «Vom Rechte die Schiffahrt auszuüben» handelt der vierte, vor allem bedeutsame Titel (§ 42—45), der für den Befähigungsnachweis der Landesuntertanen geeignete Maßregeln zu ergreifen den einzelnen Regierungen überläßt; nur werden diese «künftighin in der Regel keinen als Schiffer annehmen, der nicht drei Jahre als Schiffsjunge, drei Jahre als Schiffsgeselle (Knecht) auf einem Neckarschiff in Arbeit gestanden, zwei Jahre als Setzschiffer oder als Oberknecht den Neckar befahren hat und sich durch Zeugnisse seiner Schiffsherren über sein gutes Betragen und seine Tauglichkeit auszuweisen». Danach genügte also zur selbständigen Ausübung des Schiffergewerbes auf dem Neckar ein Führungs-, Befähigungs- und Verwendungsattest über im ganzen achtjährigen Schiffahrtsdienst (der erste Entwurf wollte elf Jahre) von seiten der Schiffsherren. «Unter den großen, mittleren und kleinen Schiffern (Rang- oder Tourschiffern, Hümplern und Nachenführern) findet hinsichtlich der Ausübung der Schiffahrt kein rechtlicher Unterschied statt. Alle noch nicht aufgehobenen Schiffergilden und Zünfte sind aufgelöst. Die Zahl der Neckarschiffer ist unbestimmt» (§ 42). Numerus clausus, gewerbliche Klassifizierung und Zwangsorganisation sind damit beseitigt. Wie nach Art. 45 der Rheinschiffahrtsakte die Neckarschiffer auf dem Rhein, werden gegenseitig auch die Schiffer der Rheinuferstaaten auf dem Neckar zugelassen (§ 44). Bezüglich der «Frachten und Rangfahrten» bringt Titel V die in der Rheinschiffahrtsakte Art. 43 und Art. 48—52 niedergelegten Grundsätze über Aufhebung aller Umschläge, freie Vereinbarung zwischen Schiffer- und Handelsstand über Frachtpreise und Transportbedingungen, Einrichtung freiwillig vereinbarter Rangfahrten ohne zwingende Kraft Dritten gegenüber in den Art. 46—49 für den Neckar zum Teil wörtlich zur Anwendung. An «polizeilichen Vorschriften zur Sicherung der Schiffahrt und des Handels» enthält der VI. Titel solche über Zulassung und Prüfung neuer Fahrzeuge (§ 51), Haftbarkeit und Pflichten des Schiffers (§ 54 und 55). Überladen in andere Schiffe (§ 56) und, um die Ladung vor systematischen !Diebstählen zu schützen, der Handel mit Kolonialwaren ist verboten (§ 57). Die «Erledigung der Straffälle und der streitigen Neckarschiffahrtsangelegenheiten» wird in Titel VII besonderen Zollrichtern, auf die ein Teil der Rechtsfunktionen der früheren Neckargrafen überging, vorbehalten (§ 62), die «Beaufsichtigung der Neckarschiffahrt überhaupt» je einer von den drei Regierungen in einer nahe dem Neckar gelegenen Stadt einzusetzenden Zentralbehörde (§ 67). Außerdem sollten alle drei

Digitized by Google

Jahre Kommissäre der drei Regierungen in Mannheim zusammentreten, «um, wie die gegenwärtige Schiffahrtsordnung in der abgelaufenen Periode gehandhabt werde, zu prüfen, von dem Zustande der Neckarschiffahrt, ihrer Zu- oder Abnahme Kenntnis zu nehmen, die allenfallsigen Beschwerden des Handels- und Schifferstandes zu hören, die Mittel zur Beseitigung etwaiger Gebrechen gemeinsam zu beraten und Verbesserungsvorschläge hiewegen an ihre Regierungen einzureichen» (§ 68). Der einzige Artikel 69 des VIII. Titels bestimmt über den Vollzug der Schiffahrtsordnung, daß diese am 31. Tage nach erfolgter Auswechselung der Ratifikation in Vollzug gesetzt werde. Am 25. Februar 1843 trat durch badische Verordnung vom 31. Januar 1843[1] die neue «Neckarschiffahrtsordnung» in Kraft. Über zehn Jahre nach der vorbildlichen Rheinschiffahrtsakte, fast drei Jahrzehnte nach den Beschlüssen des Wiener Kongresses brachte sie diese endlich auch auf dem Neckar zur Durchführung, nachdem vier Jahrzehnte zuvor bereits in der Oktroikonvention die Prinzipien niedergelegt waren.

Achtes Kapitel.

Die lokale und berufliche Differenzierung des Neckarschiffergewerbes zurzeit der Durchführung der Wiener Kongreßbeschlüsse 1815—1867.

In stetem wechselwirkenden Zusammenhang mit den nationalstaatlichen Einigungstendenzen auf wirtschaftlichem und politischem Gebiet, ermöglicht und gefördert durch die umgestaltenden Fortschritte der Technik, erleichtert und geregelt durch eine Verkehrsgesetzgebung, die liberalen Prinzipien mit Maßen Rechnung trug, hatte sich in der Zeit vom Zusammenbruch des alten bis zur Wiedererrichtung des neuen deutschen Reiches auf den deutschen Wasserstraßen eine Verkehrsentwickelung vollzogen, die eine völlige Umbildung der alten, in jeder Hinsicht unzulänglichen zu neuen, den wachsenden Wirtschaftskörper angepaßten Betriebsformen zur Folge hatte. Damit aber zugleich eine völlige Umgestaltung des Schiffahrtsgewerbes, die sich nicht ohne tiefste

[1] Großherzogl. Badisches Staats- und Regierungsblatt, den 15. Februar 1483.

Digitized by Google

Einwirkung auf das berufliche Leben der Schiffahrttreibenden vollziehen konnte. Diese teils direkte, teils mittelbare Einwirkung der Verkehrsentwickelung auf das Schiffergewerbe des Neckars, die bei dem bisherigen generellen Überblick nur berührt werden konnte, macht aber spezielle Einblicke erforderlich, schon wegen der bereits angedeuteten, sich nun mehr und mehr durchsetzenden beruflichen wie lokalen Differenzierung des Neckarschiffergewerbes im 19. Jahrhundert.

Ihren Ausdruck findet dieser fortschreitende zweiseitige Differenzierungsprozeß in der Verteilung des Schiffergewerbes über die einzelne Neckarorte und auf die einzelnen Schiffsgrößenklassen. Über die erste gibt ein Verzeichnis der Gildeglieder vom Jahre 1818 erwünschten Aufschluß. Danach waren

	Hümpler	Nachenführer
in Neckarsulm	1	—
» Wimpfen	1	1
» Haßmersheim . . .	47	1
» Diedesheim	—	1
» Neckargerach . . .	—	11
» Eberbach	1	58
» Hirschhorn	—	13
» Neckarhausen . . .	—	2
» Neckarsteinach . . .	—	12
» Diedelsberg	—	1
» Neckargemünd . . .	13	56
» Ziegelhausen	2	6
» Schlierbach	—	6
» Heidelberg	1	19
» Neuenheim	—	2
	66	189.

Vergegenwärtigt man sich nun, daß die Rheinschiffer des Neckartales, die in der Mannheimer Rheinschiffergilde eingegliedert, also hier nicht mit aufgeführt sind, sämtlich in Heidelberg waren, so ergibt sich in großen Zügen das folgende Bild: sämtliche größte und etwa ebensoviel kleine ($^1/_{10}$ sämtlicher) Schiffer waren in Heidelberg, wo die mittleren völlig fehlten. Die große Masse der kleinen Schiffer befand sich zur Hälfte in Eberbach, das sie allein vertraten, zur anderen Hälfte in Neckargemünd, das damals sehr gewonnen hatte und es von 1 bis auf 12 Neckartourschiffer gebracht hatte. Die die mittlere Klasse und eigentlichen Neckarschiffer repräsentierenden Tourschiffer, wie man in zeitgemäßer Französierung die Rangschiffer des Neckars (Hümpler und Leichtschiffer) jetzt vielfach nannte, waren zum weitaus größten Teil in Haß-

Digitized by Google

mersheim. Auf die Tourfahrer des Neckars, deren 1824 66 waren, traf in Zeiten wirtschaftlichen Druckes alle 10—12 Monate, auf die Tourfahrer des Rheins dann alle 15—18 Monate eine Fahrt. (Über die damaligen Schiffstypen siehe Anmerkung.[1]) Die größten Neckarschiffe fuhren um 1818 bei vollem und mittlerem Wasserstande nur mit einer Ladung von 900—1000 Zentner zu Tal, von 600 Zentner zu Berg. Im Jahre 1823 gab es am Neckar 231 Schiffer, denen 225 Schiffe gehörten[2], und wenige Jahre später zählte man 226 Schiffer mit 248 Schiffen, davon 19 mit einer Ladefähigkeit zwischen 100—300 Zentner, 120 zwischen 300 und 600, 59 zwischen 600 und 1000, 42 zwischen 1000 und 2000 Zentner[3]. Etwa 2 Jahrzehnte später wurde das damals größte Schiff zu Haßmersheim auf 2600 Zentner geaicht; bei hohem Wasser konnte es 3000 Zentner annehmen und fuhr mehrfach so bis nach Heilbronn hinauf. In Cannstatt, wo in den 1820er Jahren auf der Strecke nach Heilbronn die Schiffe bei gutem Wasser 250—300, bei geringem 100 bis 120 Zentner laden konnten, soll sich 1848 ein Schiff von 2000 Zentner im Bau befunden haben[4].

Eine augenscheinlich halbamtliche Zusammenstellung[5] aus dem Jahre 1845 gibt für die württembergischen Schiffer sowie die des unteren

---

[1] Nach der von H. Hermann, Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zu Mainz, 1820 herausgegebenen «Sammlung der seit dem Reichsdeputationshauptschluß vom 25. Februar 1803 in bezug auf Rheinhandel und Schiffahrt erschienenen Gesetze, Verordnungen und allgemeinen Instruktionen»: «Beschreibung der Schiffe. Main- und Neckar-Kaufmannsgüter-Schiffe, Spitzer, Ruder und Streichschellige, Humbler oder Hümbler genannt, zum Teil wie die oberrheinischen Schiffe gebaut (d. i. von 1500 à 3000 Ctr.), Neckarnachen von 300 à 500 Ctr. Die Main- und Neckarschiffe sind von ebenso starkem Bau wie die Rheinschiffe und haben sogar weit schöneres Gehölz, an einigen sind die hinteren Stefen mehr stumpf und die Kiele laufen darum oben weiter aus als bei den größeren oberrheinischen Schiffen. Die Neckarschiffe führen ein Schober- oder Schuberesegel zu Berg, welches zwar die holländische Form hat, aber doch davon an Größe und Stärke sowie an wesentlichen Eigenschaften verschieden ist; es dient auch zum Decken der Güter; sie haben ein paar Stränge zum Landen zu Thal und eine Zugleine zu Berg. Ruderschellige, dieselben sind in der Bauart leicht, alle in der Schiffslade oben offen und nur in der hinteren stumpf auslaufenden Hefe, worauf die Streichruder liegen, mit einer kleinen Kajüte versehen.»

[2] Eckert, Rheinschiffahrt. — [3] Hermann, Sammlung etc.

[4] Meidinger: Die meisten Neckarschiffe wurden in Mannheim gebaut, jährlich an 100 Schiffen und Nachen, außerdem Schiffsbau noch in Eberbach, Neckarsteinach und Neckargemünd, in Horkheim war nur Schiffsausbesserung, Haßmersheim trieb keinen Schiffsbau.

[5] Heidelberger Journal 25. September 1844. Das anscheinend amtliche Manuskript vom 20. Februar 1845 befindet sich bei Fischerzunftakten im Stadtarchiv Heidelberg.

Digitized by Google

Neckartals folgende Zahlen. Danach befanden sich im Neckartal von Cannstatt bis Mannheim ca. 335 Schiffsmeister im Besitze von Fahrzeugen, welch letztere sich verteilen auf

alle württembergischen Orte	40
Haßmersheim	150
Dietesheim	7
Neckargerach	30
Eberbach	130
Hirschhorn	56
Neckarhäuserhof	10
Neckarsteinach	120
Rheinbach	9
Neckargemünd	102
Ziegelhäusen	28
Heidelberg mit Schlierbach	60
Neckarhausen bei Ladenburg	6.

Sind diese Zahlen auch wohl kaum viel mehr als annähernde Schätzungen, so dürften sie doch als relative Vergleichszahlen untereinander etwa zutreffen. Die sich in den allzuvielen abgerundeten Zahlen verratende Ungenauigkeit dürfte mit darauf zurückzuführen sein, daß die Schiffer neben ihren großen Schiffen meist mindestens noch einen größeren oder kleineren Nachen bei sich führten (nach obigen Angaben pro Schiffer i. D. $2^1/_4$ Fahrzeuge).

Bei der von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt im Jahre 1857 veranstalteten Erhebung über Anzahl und Verteilung der Neckarschiffer ergaben sich folgende Resultate über die Schiffer, welche

a) Rhein- und Neckar befahren:

	Schiffer	Schiffe	Gesamtladefähigkeit	Schiffe bis 999	1000 bis 3499	3500 bis 5999	6000 und mehr	durchschnittlich p. Schiff
Baden	167	311	300884	208	91	11	1	967,4
Hessen	59	99	76749	83	16	—	—	775,2

b) nur den Rhein befahren:

Baden	41	61	30650	61	—	—	—	502,5
im ganzen	267	471	408283	352	107	11	1	866,8
davon Baden	208	372	331534	269	91	11	1	891,2.

Die Größendifferenz zwischen badischen und hessischen Schiffen erklärt sich daraus, daß letztere — und zwar fast sämtliche Neckar-

Digitized by Google

steinacher — in jener Zeit bereits zum weitaus größten Teil zum Steintransport dienten und dementsprechend einen kleineren Schiffstyp aufwiesen. Solche Größendifferenzen der Fahrzeuge und im Anschluß daran Streitigkeiten über die Abgrenzung der den einzelnen Größenklassen zufallenden Transportarten verschärften naturgemäß nur noch die alte zum Teil in Verschiedenheiten des Volkscharakters, zum Teil in solchen der Erwerbsverhältnisse begründete Gegensätzlichkeit der oberhalb in Haßmersheim und Eberbach und der weiter unterhalb in Neckargemünd, Heidelberg, Neckarsteinach etc. beheimateten Schiffer. Diese Gegensätzlichkeit zieht sich durch die ganze Geschichte der Neckarschiffer bis auf den heutigen Tag hindurch wie ein Leitmotiv, das bald furioso vom Chor der betreffenden Lokalkorporation als Kampfparole ertönt, bald jocoso in den Soli gegenseitiger Spottreden und Neckereien ausklingt.

Gemeinsam und in dieser Übereinstimmung aus den bewegenden Tendenzen der Zeit heraus nur zu erklärlich ist den verschiedenen Orten des Neckartals, in denen das Schiffergewerbe sich mehr und mehr konzentrierte, das hier rascher, da bei künstlicher Hemmung langsamer sich vollziehende Schwinden der praktischen wie autoritativen Bedeutung der gewerblichen Korporationen. Die in den Wiener Beschlüssen im Prinzip scharf formulierte Gewerbefreiheit war der Nagel zum Sarge auch der Schifferzünfte am Neckar. Daß sie sich wenigstens zum Teil doch noch so lange und länger als die gemeinsame Neckargilde gehalten haben, verdanken sie einmal eben ihrer Bedeutungslosigkeit in verkehrswirtschaftlicher, und das bedeutete in der wesentlichsten Hinsicht. Die andere Ursache war folgender aus der Not zur Tugend erhobener Umstand. Den Lokalzünften kam ihre wachsende eigene Unzulänglichkeit als gewerbliche Organe durch die über sie hinwegschreitende Verkehrsentwickelung und Gesetzgebung zur peinlichen Erkenntnis. Von der fortschreitenden gewerbefreiheitlichen Durchsetzung des Schifferstandes gedrängt und geschreckt von der Perspektive auf die bis zur gänzlichen Bedeutungslosigkeit herabgesunkene, in ihrer früheren Form als Bruderschaft einst so bedeutungsvolle Neckarschiffergilde zogen die Lokalzünfte sich von der unhaltbaren gewerblichen Position mehr und mehr in die Reserve eines wirtschaftlichen Rückhalts für ihre Mitglieder zurück. Damit und durch Wahrung und Betonung rein lokaler Interessen näherten sie sich ihrem sozialen Ausgangspunkte, dem sie sich nie so entfremdet hatten wie die Berufsorganisation der Neckarbruderschaft und -Gilde. Deshalb waren sie aber auch einer individualistischen gewerblichen Entfaltung nicht so lästig und schädlich wie diese und wurden, zugleich wohl in Anerkennung ihrer nicht ungünstigen wirtschaftlichen Position, von den Behörden besser und

Digitized by Google

länger gelitten. Mochten die Gildemitglieder immerhin nach freier Ausübung des Gewerbes trachten und dieses Bestreben durch Auflösung ihrer gewerblichen Korporation von höchster Stelle im Geiste der Zeit sakrosanktioniert sehen, mochte die Gilde von Hessen und Württemberg als badische Institution immerhin im Sinne einer interterritorialen Gleichberechtigung angefeindet und zum schließlichen Ende geführt werden: die Zünfte wahrten mit Zähigkeit ihren Lokalcharakter partikulärer Observanz und ließen sich von den Ereignissen da draußen in ihrem phlegmatischen Schlendrian durchaus nicht irritieren. Soweit nicht eben die räumliche Ausdehnung des Gewerbebetriebes auf den Rhein auch hier Wandel schaffte und, indem sie zu lokalen Unterschieden führte, vom Rheine aus das Solidaritätsgefühl durch den Mangel an Interessengemeinschaft zersetzte. Diejenigen Schiffer, deren Gewerbebetrieb sich in den Grenzen des Neckartals hielt, blieben gewerbefreiheitlichen Tendenzen, die für sie verhältnismäßig nur geringe Vorteile mit sich führten, am längsten fern; je weiter aber der Beruf die Schiffer eines Ortes von diesem wegführte, desto weiter entfernten sie sich auch von ihrer heimischen Organisation und wandten sich der neuen organisierten Betriebsform der rheinischen Beurt zu.

Diese Entwickelungen machen sich naturgemäß besonders deutlich bemerkbar in einem Neuland schiffergewerblicher Entfaltung, wie es am oberen Neckar mit Aufhebung des Heilbronner Umschlages durch den dortigen Wilhelmskanal sich eröffnete. Durch diesen war eine direkte Verbindung zwischen Ober- und Unterneckar hergestellt. Sie hatte zur baldigen Folge, daß auch oberhalb Heilbronns sich für das Schiffergewerbe Erwerbsmöglichkeiten eröffneten, die weder die dortige Uferbevölkerung, noch weniger die württembergische Regierung schon aus rein kommerziellen Rücksichten geneigt war, ohne weiteres den badischen Schiffern zu überlassen. Mit der wachsenden Verkehrseinbeziehung Cannstatts hatte sich am oberen Neckar allmählich ein selbständiges Schiffergewerbe entwickelt. An die rudimentären Anfänge mehr lokaler oder kurzstreckiger Nachenfahrten anknüpfend gliederte es sich an die noch bestehende Cannstatter Zunftverfassung. Auf Antrag dieser mit den Fischern noch zunftgeeinten Schiffer sollte bereits 1822 zwischen Cannstatt und Heilbronn wieder eine regelmäßige Marktschifffahrt von 1—2 Schiffen eingerichtet werden, die am Dienstag von Cannstatt und am Freitag von Heilbronn abgehen sollte; der Frachtsatz sollte per Zentner zu Berg 18 Kr., zu Tal 12 Kr. betragen.[1] Der Heilbronner Handelsstand indessen, der sich für den Neckarverkehr durch

[1] Akten, württembergisches Ministerium des Innern.

Digitized by Google

die beiden Endpunkte desselben, durch Mannheim und Cannstatt, nicht vollends ausgestaltet wissen wollte, sträubte sich mit aller Macht gegen diesen Vorstoß auf dem Wege zu einer direkten Schiffsverbindung Mannheim-Cannstatt. Im Zusammenhang mit dem wachsenden Verkehr hatte um diese Zeit die auf dem unteren Neckar eingetretene, ruckweis sich vollziehende Befreiung von den alten gewerblichen Fesseln, nun die trennende Unterbindung im Jahre 1821 gefallen, auch auf den oberen Neckar sich zu übertragen begonnen. Unter Aufhebung der Rangordnung unter den dortigen Schiffern setzte sich hier etwa von Mitte der 1820er Jahre an auch die Freigabe der oberen Neckarschifffahrt durch. Durch Art. 10 der württembergischen Gewerbeordnung vom 22. April 1828[1] und Art. 1 des gleichdatierten Zusatzgesetzes wurde die Zünftigkeit des Schiffergewerbes beseitigt und die «Einrichtung von Schiffahrtsgewerben» von Einholung eines polizeilichen Erkenntnisses abhängig gemacht (Art. 124).[2] Doch bald machten sich auch hier die Nachteile einer uneingeschränkten Gewerbefreiheit bemerkbar. Sie führte bei dem damaligen rapiden Verkehrsaufschwung jener Strecke zu Konkurrenzausschreitungen und -Reibungen. Man sah sich schließlich zu einer berechtigten reaktionären Konzession an das Zwangsprinzip genötigt. Nach zehnjähriger, gewerblicher Desorganisation entschloß man sich am 1. Mai 1838 zu Cannstatt einen gesellschaftlichen Verein mit einer den Zunftvereinen analogen Einrichtung auf Grund des Art. 130 der revidierten Gewerbeordnung vom 5. August 1836 zu bilden.[3] Man verband damit zugleich den nicht unwesentlichen Nebenzweck, «daß durch den Vorstand jenes Vereins allenfallsige unterthänige Gesuche wegen Verbesserung der Wasserstraße, wegen Hilfe bei Erschwerungen der Schiffahrt ins Ausland (hierunter war in erster Linie Baden zu verstehen, mit dem Württemberg gerade damals bezüglich der Neckarschiffahrt trotz oder infolge der schwebenden Unterhandlungen auf sehr gespanntem Fuße stand), überhaupt alle Gegenstände, in welchen sich die Schiffer an das hohe Ministerium des Innern zu wenden veranlaßt sehen, vermittelst des Kgl. Oberamts Cannstatt an hochdasselbe gebracht werden dürfen».[3] Die Statuten dieses «Gesellschaftlichen Neckar-Schiffer-Vereins» entbehren deshalb nicht eines besonderen Interesses,

[1] Württembergisches Regierungsblatt S. 237 ff.

[2] Die Erteilung des letzteren erfolgte durch das Bezirksamt, welchem der Gewerbeinhaber oder dessen Werkführer gemäß § 25 der «Instruktion für die Anwendung der allgemeinen Gewerbeordnung vom 6. Juni 1828» ihre Befähigung eventuell durch eine Prüfung darzutun hatten. Nähere Bestimmungen über die Beibringung dieses Befähigungsnachweises finden sich in § 52 ff. der Instruktion vom 12. Januar 1830.

[3] Akten Ministerium des Innern Stuttgart.

Digitized by Google

weil sie, in der Übergangszeit vom gewerblichen Zwang zur Freiheit, ein Paktieren mit beiden Tendenzen verraten und bald sich an zünftlerische Institutionen anlehnend, bald mit liberalen Bestimmungen vorwärts tastend, im kleinen deutlich die gewaltigen ringenden beiden großen Wirtschaftstendenzen jener Zeit widerspiegeln, als deren Produkt sie sich unleugbar bekennen. Der erste Teil der Statuten handelt «von dem Vorstand und Brudermeister» und bestimmt in § 1, daß ein in Cannstatt wohnhafter, von den Verhältnissen der Schiffahrt genau unterrichteter Mann vorstehen solle, welcher je auf drei Jahre gewählt wird. Es wird demselben nach § 2 für das technische Fach ein von den Schiffern ebenfalls zu wählender Brudermeister beigegeben. Der Vorstand hat den Vorsitz, protokolliert die Beschlüsse, besorgt die Eingaben und hat bei außerordentlichen Zwischenfällen mit Erlaubnis des Oberamts Cannstatt die Generalversammlung einzuberufen (§ 3, 4); er hat weiter die Befugnis, durch Verweise oder durch Geldstrafen bis zum Betrage von 1 fl. 30 kr., welche in die Vereinskasse fließen, gegen Mitglieder vorzugehen (§ 5). Übereinkünfte der Schiffer mit dem Handelsstand zu bewachen, zur Erfüllung eingegangener Verpflichtungen anzuhalten, dagegen aber auch die Schiffer in ihren Angelegenheiten mit dem Handelsstand möglichst zu unterstützen, (§ 6) ist weiterhin Sache des Vorstandes. Bei Ein- und Ausschreiben der Jungen, Ausstellung von Zeugnissen, Gutachten über Beschaffenheit der Fahrzeuge, bei allen Verrichtungen, in welchem technische Gegenstände vorkommen, ist der jeweilige Brudermeister beizuziehen. Der zweite Teil, der sich mit den allgemeinen Verhältnissen des Vereins befaßt, bestimmt, daß jeder württembergische Neckarschiffer, welcher gegenwärtig das Gewerbe betreibt, eingeladen und zum Eintritt in den Verein befugt sein solle (§ 8); ebenso kann keinem konzessionierten württembergischen Neckarschiffer, welcher in der Folge einzutreten wünscht, die Aufnahme verweigert werden, wenn er sich der revidierten Gewerbeordnung gemäß für seine Person oder für die seines Schiffführers über die gegebenen Vorschriften ausgewiesen hat oder durch Prüfung ausweist (§ 9). Die Mitglieder geben sich das gegenseitige Versprechen, sich namentlich auf der Fahrt auszuhelfen gegen den gewöhnlichen Lohn (§ 10); bei Abrechnungsstreitigkeiten untereinander fungiert der Vorstand als Privatschiedsrichter (§ 11). Bei gegenseitiger Schädigung durch Zusammenstoß steht es ihnen frei, den Vorstand als Schiedsgericht eventuell unter Beiziehung eines dritten zu berufen (§ 12). Fahrtpolizeiliche Vorschrift war es, Boten vorauszuschicken (§ 13). Die Taxe beträgt 2 fl., für den Brudermeister 1 fl. (§ 14). Wenn auswärtige Schiffer sich dem Urteil des Schiedsgerichts unterwerfen, so gelten dafür die gleichen Bestim-

Digitized by Google

mungen (§ 15). Ausländische Schiffer können indes zurückgewiesen werden (§ 16). Schiffsjungen sind in die Listen einzutragen und nach beendigter Lehre vom Vorsteheramt, wenn sich dasselbe von ihrer guten Aufführung und ihrem Fortschritt überzeugt, zu ihrem besseren Fortkommen und zur Sicherstellung ihres späteren Brotherrn mit Fähigkeit- und Sittenzeugnis zu versehen (§ 17). Wird ein Schifferknecht oder Junge wegen Diebstahls entlassen, so ist Anzeige bei dem Vorstand zur weiteren Publikation zu erstatten (§ 18). Dem Schiffsknecht ist bei Entlassung von jedem Schiffsbesitzer ein Zeugnis zu geben, ohne dessen Besitz kein Knecht von einem anderen Dienstherrn in Dienst genommen werden soll (§ 19). Beteiligt sich ein Schiffsherr beim Diebstahl, so erfolgt sein Ausschluß (§ 20). Zur Deckung kleinerer Ausgaben, Unterstützung verunglückter Schiffer oder deren Familien wird eine Vereinskasse gebildet, zu der vorläufig jeder beteiligte Schiffer von jeder Bergfahrt nach Cannstatt, sei es in Kaufmannsgütern oder Produkten, 35 Kr. entrichtet (§ 21). Später eintretende Schiffsbesitzer haben für die Aufnahme 5 fl., jeder Junge für Ein- und Ausscheiden und Zeugnisausstellung 1 fl. 30 kr. an die Vereinskasse zu zahlen (§ 22). Über eventuelle Unterstützung entscheidet der Vorstand (§ 23). Alle drei Jahre findet eine allgemeine Versammlung statt, bei welcher das Beste des Vereins beraten, neue Vorsteher gewählt und Rechnung abgelegt wird. Ein eventueller Ausfall oder Überschuß wird verteilt oder letzterer eventuell einem Reservefonds überwiesen (§ 24). — Dieser zunftartige Verein, dessen Zweck neben der «Kommunikation mit in- und ausländischen Amtsbehörden in Beziehung auf die Neckarschifffahrt», die «Erhaltung besserer Ordnung im Schiffergewerbe» war, basierte auf dem territorial ausschließenden Prinzip und sämtliche württembergische Schiffer von Cannstatt bis Gundelsheim (oberhalb Haßmersheim nahe der badischen Grenze) gehörten ihm an.

Auch die Schiffer Heilbronns, die früher von der Heidelberger Neckarbruderschaft so vielerlei Schwierigkeiten zu erfahren hatten, waren der oberen Neckarschifferzunft beigetreten. Bereits im Jahre 1763 auf Grund des Vertrages zwischen Württemberg und Heilbronn vom Jahre 1715, wonach «auch beliebt worden, daß zumalen nun erst machenden Anfang der Schiffahrt pro nunc nur 1 Heilbronner Schiffer den Neckar hinaufzufahren admittiret», war ein Heilbronner Schiffer durch «Kerzen-, Bruder- und Beisitz-Meistere der Schiffer- und Fischer-Zunft-Hauptladen allda» in Cannstatt aufgenommen worden[1]. Doch waren es immer nur wenige gewesen, die, als Heilbronn zu Württemberg kam, naturgemäß

[1] Heilbronner Stadtarchiv.

Digitized by Google

stromaufwärts ihren korporativen Anschluß suchten. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts «waren noch vor wenigen Jahren drei Schiffer, jetzt ist aber nur noch einer da, aber ein tüchtiger»[1]. — Im übrigen machten die Württembergischen gleich der Schiffahrt am oberen Neckar eine beschleunigte, dann allmählich wieder zurückgehende Entwickelung durch. Noch 1829 beurteilte sie eine gewiß kompetente Stelle: «Unsere (württembergische) Schiffer, besonders die in Horkheim, sind mehr Landbauern und bekümmern sich weniger um die Schiffahrt, wenigstens wollen sie nichts von einer Fahrt in den unteren Neckar wissen, sondern nur den Neckar zwischen Heilbronn und Cannstatt befahren, beschweren sich aber dem ungeachtet sehr darüber, daß die badischen Schiffer es zuweilen wagen, Güter direkt nach Cannstatt zu fahren»[2]. In demselben Jahre trafen württembergische und badische Schiffer ein — allerdings in seiner Geltung nur vorübergehendes — Übereinkommen, wonach Heilbronn beiden als Schiffahrtsgrenze bestimmt wurde. Bei dem Schiffahrtsvertrag zwischen Heilbronn und Mainz im Jahre 1834 befanden sich unter den zwölf Beurtfahrern nur zwei württembergische, denen nach § 15 untersagt war, irgendeine Ware zu laden, welche ihre Bestimmung über Heilbronn hinaus habe.[3] Im Jahre 1836, in dem ein Beurtvertrag zwischen Cannstatt und Mannheim zustande kam, waren an der Neckarschiffahrt oberhalb Heilbronn bis Cannstatt außer ca. dreißig badischen Schiffern aus den Orten Haßmersheim, Eberbach, Heidelberg, Neckargemünd, Ziegelhausen und zwei hessischen Schiffern von Hirschhorn und Neckarsteinach, 18 württembergische Schiffer beteiligt und zwar aus Cannstatt 1, Hofen 4, Neckarems 4, Benningen 1, Horkheim 6, Neckarsulm 1. Außerdem waren es zwei Schiffbauer zu Horkheim und Neckarwaihingen und eine große Zahl an dieser Neckarstrecke wohnender Wirte, Bäcker, Metzger, Seiler, Teerbrenner und Holzhändler, die indirekt von der oberen Neckarschiffahrt[4] lebten. Im Jahre 1847 beteiligten sich an der zwischen dem Cannstatter Handlungsvorstand und der Mannheimer Handelskammer vereinbarten Beurt aus Haßmersheim 9, Eberbach 2, Lindach 1, Neckargemünd 1, Horkheim 2, Ziegelhausen 1, Besigheim 1, Obertürkheim 1, Cannstatt 1 Schiffer; an der im Anschluß errichteten besonderen Nebenbeurt, nach der seit 1843 Ludwigshafen genannten Rheinschanze, über die früher ein großer Teil der Zwischenschifferei ging, aus Haßmersheim 2, Neckarems 2, Neckargemünd 1, Neckargartach 1, im ganzen 6 Schiffer.[5] An den für 1853 eingerich-

[1] Meidinger, S. 26. — [2] Oberinspektion Heilbronn an Mohl, November 1829.
[3] Mohl, Handakten. — [4] Darstellung der Verhältnisse etc.
[5] Mohl, Handakten.

Digitized by Google

teten Beurten (siehe Anlage) zwischen Cannstatt und Mannheim waren aus Haßmersheim 5, Neckargemünd 3, Ziegelhausen, Horkheim, Neckarems und Cannstatt je 1 Schiffer, an der gleichzeitigen Beurt zwischen Cannstatt und Köln aus Haßmersheim 4, Neckarsulm 2, Horkheim 1 Schiffer beteiligt. — Der Rückgang der Schiffahrt um die Jahrhundertmitte infolge der drohend heranwachsenden Konkurrenz der Eisenbahnen und der dadurch schwerer ins Gewicht fallenden Zollbelastung der Wasserstraße machte sich auch am oberen Neckar in schweren wirtschaftlichen Schädigungen des dortigen Schiffergewerbes und der sonst indirekt beteiligten Gewerbe fühlbar, wie ein Cannstatter Bericht von 1850 zeigt: «Jeder Schiffer hat auf der Hin- und Herreise zwischen Heilbronn und Cannstatt mit dem Aufenthalt auf beiden Plätzen ca. 230 fl. Auslagen, und wenn wir anstatt der seitherigen Zahl von weit über 400 Schiffen nur 300 derselben für das Jahr nehmen, so macht der Gesamtbetrag 69000 fl. oder auf 400 Schiffe 92000 fl., welche in die Hände von Wirten und infolge davon in diejenigen von Weingärtnern, Bäckern und Metzgern fließen; ferner sind dabei beteiligt Seiler, Sattler, Schmiede, Schiffbauer, Pferdeverleiher und Schneider, Schuster, Tagelöhner, Gemüsehändler etc., gewiß Leute, denen die Entbehrung dieses Geldes schmerzlich wäre. Wir haben auch eine Anzahl württembergischer Schiffer, welche mit ihren Familien auf der Wasserstraße ihren Unterhalt finden und die durch das Aufhören der Schifffahrt verdienstlos würden[1].» Das Schiffergewerbe am oberen Neckar befand sich, kaum ehe es noch seine mögliche Entwicklung erreicht, schon im vollen Rückgang und die württembergische Regierung mußte auch diesmal auf die Verwirklichung ihrer planmäßig geförderten Hoffnung auf Heranbildung eines selbständigen württembergischen Schiffergewerbes am Neckar verzichten.

Andauernd am günstigsten hatte sich das Schiffahrtsgewerbe in Haßmersheim entwickelt. Hier existierten bei Errichtung der neuen Ordnung (1810) 40 mit Schiffen versehene Gildeglieder, sowie noch 16 ohne solche, aber mit Tourgerechtigkeit; ihre Zahl hatte sich dann noch vermehrt, besonders als im Jahre 1817 infolge der Mißernte sowie der Kälte und Nässe des Vorjahres eine große Hungersnot entstand, zu deren Abhülfe viele 1000 Malter Frucht von Danzig und Rußland, besonders nach Württemberg auf dem Neckar gingen[2]. Nachdem über-

[1] Mohl, Handakten.

[2] Wirth, S. 39. Das Pfund Brot kostete in Haßmersheim im Monat Juni 1817 12 Kr., das Malter Spelz zu neun Simeri 18 fl., das Korn zu 8 Simeri 28—30 fl., Haber 11 fl., im Mai kostete das Simeri Kartoffeln 1 fl. 30 Kr. Viele Menschen, besonders aus dem benachbarten Württemberg, wanderten nach Amerika aus.

Digitized by Google

dies von den Heidelbergern die großen Schiffer sich nach dem Rhein und nach Mannheim zurückgezogen und nur die kleinen Nächler zurückgeblieben waren, hatten sich die Haßmersheimer, die gleichfalls zu dem Neckargemünder Brudertag den Brudermeister mit den Gerichtsleuten ihre 1809 ihrer restaurierten Zunft entsandten, mehr und mehr zu einer prävalierenden Stellung im Neckarschiffergewerbe emporgeschwungen; bereits 1817 hatten sie beschlossen, die Errichtung eines besonderen Neckargrafenamtes in Haßmersheim oder die Angliederung desselben an das Amt Mosbach — allerdings vergeblich — zu beantragen. Zu Beginn der 1830er Jahre ist jedenfalls Haßmersheims Stellung als Vorort der Neckarschiffer bereits als vollzogene Tatsache anzusehen. Die große Neckarschiffergilde hatte schon längst jede Bedeutung verloren, als die dortige Zunft sich noch wohl bei Kräften halten konnte unter Leitung einer energisch und mit Verständnis für die an sie herantretenden neuzeitigen Anforderungen gehandhabten Brudermeisterei. Deren Fortbestand als Zwischenstelle zwischen dem Schiffergewerbe und den hauptsächlich wasserbautechnischen Behörden für Untersuchung und Begutachtung von Flußkorrektionen, Untersuchung und eilige Hülfeleistung bei Schiffsunfällen wurde noch Ende der 30er Jahre regierungsseitig in ernstliche Erwägung gezogen.[1] Nach der schließlichen Auflösung der Zunft bildete sich auch hier im Jahre 1840 eine neue Schifferinnung — jedoch nur als Vereinigung für arme und kranke Schiffer mit einem Vermögen von ca. 1000 fl. Der Eintritt kostete 5 fl., der jährliche Beitrag für jeden 48 kr.[2]; die Aufnahme erfolgte durch das Bezirksamt Mosbach. Dieser von jeder gewerblichen Bindung so weit entfernte reine Unterstützungscharakter der neuen Innung wird sehr wohl begreiflich, vergegenwärtigt man sich, daß vor allem Haßmersheimer Schiffer die Beurtfahrer waren. Deren Gewerbebetrieb war aber durch den Beurtvertrag genau geregelt und eignete sich auch kraft seiner geschäftsintensiven Natur und seiner räumlich entwickelten Extensität am wenigsten zu einer Amalgamierung mit den alten Zunftformen. Führte doch gerade die dortigen Schiffer ihre berufliche Tätigkeit am fernsten in die Welt hinaus. Fuhren sie dann den breiten Rheinstrom von Holland heimwärts, schwellte wohl ein freiheitlicherer Wind ihre Segel als in der Enge des Neckartals und ihr Gesichtskreis mußte sich mit der Ausdehnung ihres Gewerbes auf den Rhein hinaus bis nach Holland mehr und mehr weiten.

Diese intellektuelle Ausbildung unterstützte nur die weitere Ent-

[1] Akten, Ministerium des Innern.

[2] Wirth, S. 20. Diese sehr wohl ungenaue, unkontrollierbare Jahresausgabe macht Wirth.

Digitized by Google

wickelung, welche die Haßmersheimer Schiffer an die Spitze des Neckarschiffergewerbes stellte. Wo fortan in diesem ein Fortschritt sich vollzieht, übernehmen die Haßmersheimer Schiffer die Führung. Wie sie bei den Beurten die ersten und meisten Schiffer stellten, waren sie es auch, die mit der Vergrößerung ihrer Schiffstypen, wie sie für einen der Verkehrsentwickelung entsprechenden rationellen Betrieb notwendig wurde, den Anfang machten. Haßmersheimer Schiffer, Friedrich Heuß und Heinrich Staab[1], waren es, die als erste die direkte Schiffahrt nach Holland, damals noch ein nautisch nicht geringes und unerprobtes Unterfangen, wagten und, von der Menge umjubelt, vom Heilbronner Handelsstand und der Haßmersheimer Schifferschaft schon bei Wimpfen aufs feierlichste empfangen, im Frühjahr 1840 die ersten Rotterdamer Güter direkt nach Heilbronn führten[2]; Haßmersheimer Schiffer waren es, die im Jahre 1841 aus Köln mit dem größten Schiff (des Schiffers Ludwig Heuß des Jüngeren) von 2486 Zentner Ladefähigkeit und der größten wirklichen Ladung (Schiffer G. L. Schmitt) von 2191 Zentner in Heilbronn eintrafen[3]; ein Haßmersheimer Schiffer war es schließlich, dem das um die Mitte des Jahrhunderts größte auf 2600 Zentner geaichte Neckarschiff gehörte, das bei hohem Wasser bis zu 3000 Zentner geladen aufwärts bis nach Heilbronn führen konnte[4]; und diese Schiffsgrößen sollen nach 1852 noch auf 6—10000 Zentner gestiegen sein.[5] Schon im Jahre 1847 waren in Haßmersheim 24 Schiffe von über 1000 Zentner, davon 5 von über 1500 Zentner Ladefähigkeit. Aber kaum geringer als der Typ wächst auch die Zahl der Haßmersheimer Schiffe; wurden sie Mitte der 40er Jahre noch auf etwa 150 geschätzt, so gibt etwa 15 Jahre später eine ebenso nur ungefähre Angabe, die aber für alle Fälle ein außergewöhnliches Anwachsen erkennen läßt, die Zahl der großen und kleinen auf Rhein und Neckar verkehrenden Schiffe auf etwa 300 an, die den im ganzen 73 selbständigen Schiffern des Ortes gehörten. Diese Schiffer gehörten nur zum Teil den Beurten nach Mannheim, Mainz, Köln, Holland, Heilbronn und Cannstatt an; andere fuhren nicht als Beurtschiffer auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen. Trauriges Zeugnis von dieser beruflichen Tätigkeit der Haßmersheimer geben die vielen Todesfälle durch Ertrinken.[6]

[1] Wirth, S. 19. — [2] Wirth, S. 19. — [3] Württembergisches Jahrbuch 1841, S. 416.

[4] Meidinger, S. 26. — [5] Wirth, S. 20.

[6] Wirth, S. 29 und 30. Am 1. April 1831 ertrank bei Höchst am Main der Schiffer Franz Staab von hier und wurde in Braubach beerdigt; am 24. Dezember 1833 ertrank bei Ziegelhausen der 48jährige Schiffsreiter Jakob Wagner von Haßmersheim, am 12. April 1835 ertrank im Neckar bei Cannstatt der ledige Schiffsknecht Benjamin Kühnle von hier; am 5. Februar 1837 wurde bei Mindelsheim, Amt Mosbach der Leichnam des Schiffsknechts Philipp Böhringer von hier aus dem

Digitized by Google

Es handelt sich wohl durchweg um entwickelte Arbeitskräfte, die ihren Familien und der Gemeinde verloren gingen. Daß die Zahl der nicht dem Schifferberuf Angehörigen, die im Neckar ihren Tod fanden, kaum eine geringere ist, sei nur kurz erwähnt. Welche Bedeutung für die Gemeinde das Schiffergewerbe hatte, läßt sich leicht daraus schließen, daß der Ort fast ganz aus Schiffern bestand, «worunter sehr wohlhabende».[1] Eine neue Erwerbsquelle schien sich übrigens den Haßmersheimern zu eröffnen, als die badische Regierung, veranlaßt durch die Auffindung der Salinen in Offenau, Jaxtfeld und Wimpfen, in den Jahren 1822/23 auch in Haßmersheim, wie in Rappenau, mit Erfolg Salzbohrversuche anstellen ließ, die in Haßmersheim eine 6 % salzhaltige Quelle zutage förderten; da aber die Rappenauer Quellen sich ergiebiger zeigten, stellte man den Versuch ein, zum Leidwesen der enttäuschten Haßmersheimer, «denn gewiß wäre bei der Nähe des Neckars und des schiffsreichen Ortes Haßmersheim, wodurch die Abfuhr sehr erleichtert worden wäre, diese Quelle für den Staat und für den Ort von großem Nutzen gewesen».[2] Von den Ereignissen der Jahre 1848 und 1849 blieb auch Haßmersheim nicht unberührt, das nach den allgemeinen Notstandsjahren Anfang der 50er Jahre nur durch bald darauffolgende sehr günstige Schiffahrtsverhältnisse vor nachhaltigenderen Schädigungen bewahrt blieb.[3] Als aber zu Ende der 50er Jahre auch der Verkehr auf dem Neckar mehr und mehr zurückging, sanken mit ihm die ökonomischen Verhältnisse der Schiffer und der Gemeinde, so daß die Schiffer, die gerade damals die Bestimmungen für einen neu sich gründenden Schifferverein erhielten, in einer erneuten Bitte, wie sie bereits 1847 getan, um Abänderung ihrer zu hoch fixierten Gewerbesteueranlage einkamen. In dem nächsten Jahrzehnt trat, wie überhaupt im Neckarschiffergewerbe, auch in Haßmers-

---

Neckar gezogen; am 8. Dezember gleichen Jahres verunglückte im Neckar bei Marbach durch Umstoß des Nachens und wurde nach 10 Tagen bei Neckarsulm gefunden der Schiffer Heinrich Staab von hier; am 4. Dezember 1842 ertrank im Rhein, indem er durch ein Schiffsseil geschleudert wurde, in Östrich bei Eltville der 43jährige Schiffer Joh. Mart. Mußig; am 26. Oktober 1849 ertrank der 25jährige ledige Schiffer Friedrich Schmitt in der Schleusenkammer zwischen Pliedersheim und Kleiningersheim; am 26. April 1845 wurde im Neckar bei Heilbronn ertrunken gefunden und dort beerdigt der Schiffstaglöhner Martin Mußig; den 19. Oktober 1847 ertrank bei Neckargemünd und wurde hier beerdigt der Schiffer Georg Martin Franz Mußig; am 18. Mai 1858 wurde bei Neckarzimmern im Neckar tot aufgefunden und hier beerdigt der 42jährige Schiffer Georg Adam Mußig; am 13. Juli 1861 ertrank bei Neckarmühlbach der 33jährige ledige Schiffbauer Johann Heuß und wurde hier beerdigt.

[1] Meidinger, S. 26. — [2] Wirth, S. 35. — [3] Wirth, S. 39.

Digitized by Google

heim mit dem Rückgang des Verkehrs und der wegen der Bahnkonkurrenz notwendigen Frachtreduzierung eine Stagnation ein.

In den Verhältnissen der Eberbacher Wassergewerbe hatte sich seit Beginn des 19. Jahrhunderts insofern eine Wandlung vollzogen, als der Holzhandel immer mehr in die Hände der Schiffer überging; die verschiffte Ware wurde wegen ihres raschen Transports vor der geflößten bereits vielfach bevorzugt und um so viel höher bezahlt, daß die höheren Schiffstransportkosten dabei herauskamen. In gleichem Maße wie die Brennholzflößerei, die bereits zu Ende des vorigen Jahrhunderts im Nachlassen war, mehr und mehr einging, in demselben Maße bemächtigten sich die Schiffer des Holzhandels, so daß «Schiffer und Holzhändler fast als zwei unlösbare miteinander verbundene Begriffe erschienen».[1] Aber die gewerblichen Hoffnungen, die ihnen hier erblühten, machte die Politik zu nichte. Die hessisch-badischen Differenzen in den 1820er Jahren mußten sich für Eberbach aus zweifachem Grunde besonders fühlbar machen. Einmal hatte von allen Neckarschifferorten Eberbach noch den meisten Eigenhandel. Der kam natürlich den dortigen Schiffern zugute. Als er aber infolge der ungünstigen zollpolitischen Verhältnisse zurückging, versiegte mit ihm auch für die Eberbacher Schiffer eine sichere Erwerbsquelle. Dazu kam noch als zweiter Grund, daß die Neckarsteinacher und Hirschhorner Schiffer, die gerade damals, begünstigt durch die hessische Regierung, sich der Frachtschiffahrt zuwandten, niemandem mehr Konkurrenz machten als den Eberbachern, mit deren Schiffen bezw. Nachen die ihrigen etwa die gleiche Größe hatten. Während sich aber die größeren Schiffer, die auch die wirtschaftlich kräftigeren waren, wohl durchhelfen konnten, waren es die Besitzer kleinerer Fahrzeuge, die in jener Zeit um ihr Brot und vielfach auch ihr Schiff kamen. So ging die Zahl der selbständigen Schiffer von zirka 80 auf 60 zurück[2], und im Jahre 1832 war durch den wirtschaftlichen Rückgang die Eberbacher Schifferzunft so stark übersetzt, daß etwa von 150 Mitgliedern zirka 50 ohne eigenes Fahrzeug waren und sie, die früheren Meister, sich um Anstellung als Schiffsmatrosen bemühten; auch das vergeblich, da die unentgeltlichen Schiffsjungen ihnen vorgezogen wurden. Man verhandelte im Schoße der Zunft, wie diesem Übelstand wohl abzuhelfen wäre, und einigte sich schließlich auf den Vorschlag, statt den numerus clausus bei den Meistern einzuführen, besser in Zukunft keine Lehrlinge mehr anzustellen. Dadurch konnte man zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen, den beschäftigungslosen Meistern Arbeitsmöglichkeit verschaffen und

[1] Über diese Eberbacher Verhältnisse siehe Weiß, S. 251.

[2] Weiß, S. 251.

Digitized by Google

den gewerblichen Nachwuchs stauen. Man wollte diese Maßregel vorerst während dreier Jahre in Anwendung bringen, doch wurde diesem Beschluß[1] die obrigkeitliche Genehmigung versagt, zumal ja für das ganze Neckarzunftwesen das letzte Stündlein nahte. Allerdings gerade der Eberbacher Zunft war noch eine Gnadenfrist vergönnt, da ihre Schiffer an der großen Handelsschiffahrt nicht so stark beteiligt waren und am starrsten an ihrer überlieferten Korporation hielten. Von dieser «Eberbacher Fischer- und Nachenführerzunft» ist das Meisterbuch, seit 1835 geführt, erhalten[2], von dessen stereotypen Einträgen einer herausgegriffen sei: «Geschehen Eberbach, den 20. Jänner 1835. Vor versammelten Zunftvorstande erscheint J. H. D. . . . von hier und legt ein Dekret des Großherzogl. Bezirksamtes dahier vom 1. Juni 1834 vor, wonach er als Meister zur hiesigen Schiffer- und Fischerzunft angenommen wurde. Infolgedessen wird derselbe hier als Meister eingetragen mit dem Bemerken, daß er seine Wanderjahre gehörig erstanden habe und eines Meisters Sohn seie. Bei offener Zunftlade wurde derselbe auch die Zunftartikel gehörig angewiesen. Als eines Meisters Sohn hat er in die Zunftkasse baar zu bezahlen Meldgeld 1 fl., Seilergeld 30 kr. Zur Beglaubigung (Unterschrift).» Der Nichtmeisterssohn mußte außerdem für Meisterannahme 10 fl., wenn er eine Meisterstochter geheiratet, nur 5 fl. zahlen; die Schiffbauer, die der Zunft gleichfalls angehörten, brauchten die 30 kr. Seilergeld nicht zu erlegen. Von ihren Privilegien machte die Zunft starken Gebrauch. Als solches war ihr im Jahre 1826 unter anderem auch das Recht zugestanden worden[3], mit ihren am Ufer haltenden oder im Neckarstrom sich befindenden Fahrzeugen jeden Reisenden über denselben setzen zu dürfen, außer wenn er sich in der Nähe der ordentlichen Überfahrt aufhält und durch den ordentlich aufgestellten Färcher übergefahren werden kann. Mit der Aufnahme neuer Zunftmitglieder waren sie nicht weniger peinlich als andere. So hatten sie z. B. im Jahre 1832 einen Holzgewerber, der Jahre hindurch auf dem Neckar Holzhandel betrieben, weil er das Schifferhandwerk nicht professionsmäßig und zünftig erlernt, die Aufnahme verweigert, damit auch die Erlaubnis, sein Holz selbst führen zu dürfen. Sie stützten sich darauf, daß der Nachenbesitzer, welcher nicht Mitglied der Neckargilde oder Genosse einer Schifferzunft war, nicht berechtigt war, «seine eigenen Produkte oder Handelsartikel auf dem Neckar zu verführen, sondern er mußte sich gelernter und patentisierter Schiffer bedienen».[4] Doch gelang es auch in diesem Fall, das

[1] Akten des Ministeriums des Innern.

[2] Im Besitz und Gebrauch der Schiffergenossenschaft Eberbach.

[3] Bezirksamt Eberbach, Akten. — [4] Akten, Bezirksamt Eberbach.

Digitized by Google

Fachgewissen der Zunft durch Zahlung einer «Dispensationstaxe» von 10 fl. einzuschläfern und drei Jahre darauf war der Betreffende, der vom Oberamt angenommen war, bereits Meister der Zunft. Jeder angehende Meister mußte drei Jahre lernen und drei Jahre statt der Wanderschaft als Knecht dienen; wenn «er sich aber über die Erstehung seiner Lehr- und Rechtsdienstjahre nicht gehörig ausweisen kann[1], so wurde er mit seinem Gesuch zurückgewiesen». An der Spitze der Zunft standen drei Zunftmeister, ein Ältester, ein Zweiter und ein Jüngster, sowie ein — in jährlichem Turnus zum Teil ausscheidender — Vorstand, von dessen Mitgliedern sechs aus Eberbach und je einer aus Rockenau und Neckargerach waren. Die Schiffer dieser Orte waren gleichfalls Mitglieder der Eberbacher Zunft und nahmen an deren einmal jährlich abgehaltenen Rechnungsjahrestag teil, während die Eberbacher Mitglieder noch bei drei ferneren Quartalsgeboten tagten. Hierzu wurden sie in die Zunftherberge durch die «Jungmeister», jüngere Mitglieder, die in jährlichem Turnus in ihrer Funktion wechselten, persönlich entboten. Sie beteiligten sich indes, da sie zum Teil auswärts auf Wasserreisen waren, nicht sonderlich rege an den Versammlungen. Diese waren infolgedessen mehrfach nicht vollzählig und wurden darum unverrichteter Sache wieder entlassen. Die Funktionen der Quartalsgebote erschöpften sich zu Beginn der 40er Jahre[2] in der Mitteilung amtlicher Verordnungen an die Mitglieder, Aufdingen und Lossprechen und Neuaufnahme von Mitgliedern. Gelegentliche Streitigkeiten zwischen Zunftmitgliedern kamen wohl auch zur Sprache. Am 2. Juli 1843 wurde auf dem Vierteljahrsgebot der einstimmige Beschluß gefaßt, «in Berücksichtigung der verdienstlosen Zeiten und der außerordentlich teueren Lebensmitteln» aus dem vorhandenen Kassevorrat, bestehend aus dem laufenden Vermögensvortrag und den Zunftrevenüen, einem jeden Zunftmitgliede 1 fl. 30 kr. zu verabfolgen; dieser Beschluß wurde, als indessen wieder ein Kassenvorrat vorhanden, 1847 erneuert. An Einkünften bezog die Zunft damals 30 fl. Pachtzins von den Neckarwiesen, die ihr als Zunftschleife gehörten, ferner 276 fl. Pacht vom «Montagsschiffer», dem Montags zu Tale fahrenden Marktschiffer. Dieser ging gerade damals in einer Eingabe vom 4. Juli 1845 die Zunft um Nachlaß der Pachtsumme an, weil er von den auch seitens der Kaufleute begünstigten Landtouren zu starke Konkurrenz habe. Dem Zunftrechner, der das Vermögen verwaltete, standen für die Rechnungsführung 10 fl. und für die Rechnungsstellung 5 fl. jährlich zu. Der

[1] Zunftbuch.

[2] Protokolle der Zunft von 1814 an bis zur Gegenwart im Besitz der Fischergenossenschaft Eberbach.

Digitized by Google

gemeinsame Besitz von Zunftvermögen und Liegenschaften und der gemeinsame Nutzungsbezug aus den Revenüen, sie waren es, die bei den Zunftmitgliedern die Solidarität festhielten und der Zunft aus hauptsächlich finanziellen Rücksichten einen Fortbestand sicherten, dessen sie sich auf Grund ihrer verkümmerten gewerblichen Funktionen kaum zu versehen gehabt hätte. Die Neckarschiffahrtsordnung vom Jahre 1842 dekretierte in Art. 42 wohl die Aufhebung aller Zünfte, aber wie anderwärts beeilte man sich auch hier durchaus nicht mit der Aufhebung. Nur unterblieb, nachdem am 15. Januar 1845 die Schifferzunftsvorstände letztmalig verpflichtet worden waren, die Aufsicht der Verwaltungsbehörde über die Korporation, die sich bei dem vierteljährlichen Gebot vom 5. April 1846 im Protokoll als «Schiffergesellschaft» bezeichnet. Aber erst am 13. Januar 1848 kam die in suspenso gelassene Angelegenheit zum definitiven Austrag; das Protokoll dieses Jahrtages lautet: «Vor dem seitherigen Vorstand der Schiffer dahier kam bei dem heute abgehaltenen Jahrtag zur Sprache, daß, da die seither bestandenen Schifferzünfte gesetzlich aufgehoben, die bis jetzt aber hier bestandene Schifferzunft liegenschaftliches Vermögen und Aktiven besitze, wegen deren Verwendung Bestimmungen zu treffen sind; ferner auch Ereignisse vorfallen, wo es für sämmtliche Schiffer von Vortheil ist, wenn mehrere zusammenhalten und Arbeiten vornehmen können, die einzelnen eine Unmöglichkeit sein muß, oder von ihnen nur mit Aufopferung von ungeheuren Kosten vorgenommen werden können, es nunmehr an der Zeit sei, hierüber Bestimmungen ins Leben zu rufen, die obige Nachtheile beseitigen, das Vermögen erhalten und sämmtliche Schiffer in eine Korporation zu vereinigen, die einige Ähnlichkeit mit der früheren Zunft besitzt, deren Vorsteher das Interesse der Gesellschaft jeweils vertritt. Nach gehöriger Berathung wurde vorbehaltlich der Zustimmung sämmtlicher hiesiger Schiffer beschlossen: 1) Sämmtliche Schiffer vereinigen sich von heute an zu einer Gesellschaft, die «Schiffergesellschaft» heißt. 2) Als Statuten werden die früheren Zunftartikel zu Grunde gelegt, angenommen und gelten für jedes Gesellschaftsmitglied, welches sich hiernach vorkommenden Falls zu benehmen hat und sie als Richtschnur annehmen muß. 3) Nöthigenfalls soll Genehmigung der Staatsbehörde eingeholt werden.» Nach Abfassung des obigen Beschlusses ließ man sämtliche zahlreich erschienenen Schiffer vortreten und machte sie mit dem Inhalte desselben wörtlich ablesend bekannt. Nachdem dies geschehen, ließ man jeden nach gepflogener Berathung unterschriftlich seine Zustimmung unter den Worten «für» oder «dagegen» geben oder versagen. Vor der Unterschrift wurde noch bemerkt, daß bezüglich der Vorstandsglieder eine

Digitized by Google

Änderung in der Art eintrete, daß der Vorstand aus weniger Personen zu bestehen habe, da diese hinreichend die Interessen der Gesellschaft zu vertreten imstande seien. Die Zahl derselben wurde auf vier Vorstandsmitglieder sogleich festgesetzt, die per Jahr 2 fl. aus der Gesellschaftskasse als Belohnung erhalten. Gleich früher blieben jedoch die drei sogenannten Zunftmeister, die den früheren Gehalt beibehalten. Die Wahl derselben geschieht ebenfalls wie früher bei der Zunft der Schiffer. Die Wahl der Vorstandsmitglieder wird in der Art vorgenommen, daß alljährlich ein Mitglied durch das Los austritt und für den Austretenden die Gesellschaft ein anderes Mitglied durch allgemeine Wahl wählt. Bei der nun folgenden Abstimmung waren 77 «dafür», niemand «dagegen». Damit war der Übergang von der gewerblichen Zunft zur wirtschaftlichen Genossenschaft endgültig vollzogen. Als nächste konsequente Wirkung führte dies die Separation der Neckargeracher Schiffer herbei. Deren Interessengemeinschaft mit den Eberbachern wurde als eine rein berufliche mit der neuen Korporationsform wesentlich erschüttert. Das Protokoll vom nächsten Eberbacher Rechnungstag sagt darüber bereits im folgenden Jahre unterm 18. Januar 1849: «Vor dem Schiffergesellschaftsvorstand erschienen heute mehrere Schiffer von Neckargerach mit dem Vortrag, es falle bei ihnen manche Regelwidrigkeit in Bezug auf die Neckarschiffahrt von einzelnen Schiffern vor, wodurch es notwendig wurde, daß bei ihnen ein Vorstand gewählt würde. Diesen Vorstand hätten sie bereits gewählt und zwar 1) Carl Anton Hermann jg. als Vorstand, 2) Kilian Hermann als Zunftmeister und 3) Jakob Seek als Jungmeister. Sie stellen daher die Bitte, diesen Akt durch den hiesigen Vorstand niederschreiben zu lassen. Diesem Verlangen, ohne daß hiermit Rechtszugeständnisse seitens der hiesigen Schiffergesellschaft gemacht werden, hat man hiermit entsprochen, den Akt niedergeschrieben und wäre die verlangte Abschrift hiervon den Geracher Schiffern zuzustellen.» Mit dieser Verselbständigung der Neckargeracher Schiffer hörte das enklitische Verhältnis auf, in dem sie bisher zu den Eberbachern gestanden. Sie betonten seitdem ihre neugeschaffene Stellung nachdrücklich. Die Entwicklungstendenzen des dortigen Schiffergewerbes, die dieses von einer quantité negligeable heut zu einem höchst bedeutsamen Faktor im Neckarschiffergewerbe geführt haben, zeigen sich in ihren Anfängen bereits damals deutlich im folgenden Besitzstand Neckargerachs an wenigen, doch relativ großen Schiffen:

Digitized by Google

	1857 waren Schiffer	Schiffe	Gesamtladefähigkeit	bis 999	bis 3500	im Durchschnitt
Neckargerach	8	14	13728 Ztr.	9	5	980,5 Ztr.
Eberbach	55	107	69708 »	92	15	651,4 ».

Diese Eberbacher Zahlen mit ihren geringen Schiffsgrößen bieten ein nicht minder getreues Spiegelbild der skizzierten historischen Entwickelung; wir erkennen darin die Eberbacher Nächler früherer Zeiten wieder, wenn immerhin auch die dortigen Schiffer sich inzwischen vergrößert hatten. Neben den aufgeführten patentierten Schiffern bestanden in Eberbach etwa noch 50 kleinere Schiffer, die nicht so in der großen Frachtschiffahrt als in gelegentlichen mehr lokalen Transporten, in Fischerei und Übersetzen etc. ihren Erwerb hatten. Ohne diesen Unterschied aber gehörten sie der Schiffergesellschaft an. Deren rein wirtschaftliches und nicht gewerbliches Gepräge trat noch schärfer hervor, als eine Neuregelung durch die badische Gewerbeordnung vom 20. September 1862 erforderlich wurde. Diese stellte unter Aufhebung der Zunftverfassung und aller bisher bestandenen Innungsrechte (Art. 26) über die Verwendung der Zunft- und Innungsvermögen Normen auf (Art. 27). Nun war ja wohl die Korporation der Eberbacher Schiffer als Zunft rechtlich aufgehoben worden, tatsächlich aber hatte sie dessenungeachtet, wenn auch unter veränderter Bezeichnung als Schiffergesellschaft und mit teilweise veränderten Funktionen, fortbestanden, im Besitze eines Vermögens von mindestens 2300 fl., bestehend in Liegenschaften, Fahrnissen, außenstehenden Forderungen und Kassenvorrat. Es entstanden nun Zweifel, ob die Schiffergesellschaft, der im Jahre 1861 68 Schiffsbesitzer und 36 sonstige Mitglieder und Meister, im ganzen 104 angehörten, als Zunft aufzuheben sei und ob § 48 der Vollzugsverordnung zum Gewerbegesetz, der die finanzielle Abwickelung bezüglich der Zunftvermögen nach ihrem Stand vom 15. Oktober 1862 den Bezirksämtern unterstellte, auf das noch vorhandene und nicht unbedeutende Vermögen der Schiffergesellschaft Anwendung habe. Man entschied sich, das Zunftvermögen, das bis dahin in ungeteilter Gemeinschaft unter Verwaltung des Rechners geblieben war, nach Gewerbegesetz Art. 27,2 zu behandeln und es einer auf Grund des Art. 24 aus der Schiffergesellschaft zu bildenden gewerblichen Genossenschaft zu überweisen. Dieser Umwandlungsprozeß bot die Möglichkeit, den Fortbestand der Korporation und die Erhaltung des Vermögens für ihre Mitglieder zu sichern. Die Schiffergesellschaft hatte sich wohl anfangs überhaupt dagegen gesträubt, als «Gewerbegenossenschaft von Schiffern», wie sie ihre Rechtsform bezeichnete, sich den die Zünfte betreffenden Artikeln des Gewerbegesetzes durch Zunftaufhebung zu unterwerfen;

Digitized by Google

sie weigerte sich demgemäß auch über ihren Vermögensbestand vom 15. Oktober 1862 (nach Vollzugsordnung Art. 48) Rechnung zu legen. Doch bald mußte sie einsehen, daß hier Widerstand auf solch schwacher Basis unwirksam war. Sie fügte sich schließlich, als ihr das persönliche Wohlwollen des Eberbacher Oberamtmannes Jägerschmitt Mittel und Wege zeigte, die eine Auflösung ihrer Korporation umgingen. Demgemäß faßte man auch auf dem Rechnungstag am 13. Januar 1863 den Beschluß: «Man wolle, da nächstens Statuten entworfen und in Aussicht stehen, daß unsere Gesellschaft ganz neu gebildet werden soll, wozu das Großherzogliche Bezirksamt dahier hilfreiche Hand bieten will, nur 2 Jungmeister wählen und die anderen Wahlen und Ernennungen bis dahin sistieren». Die Schiffergesellschaft wurde auf Grund des Gewerbegesetzes Art. 24[1] am 31. Juli 1863 als gewerbliche Genossenschaft restituiert. Unterstützung unverschuldet ins Unglück geratener Genossenschaftsmitglieder, Förderung gewerblicher Zwecke und in bezug auf die Schiffahrt, sowie diese selbst in allen Teilen, gehörige Ausbildung der Lehrjungen, Überwachen der Schiffsgesellen und Annahme der Setzschiffer waren Zweck und Aufgabe der Genossenschaft. An ihre Spitze trat ein auf 3 Jahre zu wählender Vorstand aus 3 Mitgliedern und 3 Ersatzmännern, dem die innere Verwaltung und die Vertretung nach außen oblag; 2 Jungmeister blieben gleichsam als Genossenschaftsdiener nach der Reihenfolge des Eintritts aus den jüngsten Wochentagsmitgliedern aufgestellt; sie laden zu der alljährlichen Generalversammlung die Genossenschaftsmitglieder ein. Das vorhandene liegenschaftliche Vermögen kann und darf nur durch förmliche öffentliche Versteigerung in Pacht gegeben werden. Das Mitgliedschaftsrecht wurde so festgesetzt, daß jedem Bürger und Schiffer der Stadt, der eigenes Fahrzeug besitzt und den Bestimmungen der Neckarschiffahrtsordnung Genüge leistet, das Recht des Eintritts zusteht. Der neu angehende Schiffer gelangt zum Eintritt in die Genossenschaft, wenn er das Bürgerrecht in Eberbach angetreten oder erworben hat, oder wenn er nach Neckarschiffahrtsordnung § 42 nach dreijähriger Lehrzeit drei Jahre als Schiffergeselle und zwei Jahre als Oberknecht oder Setzschiffer den Neckar befahren hat und den Ausweis über Tauglichkeit und gutes Betragen durch Zeugnisse des Schiffsherrn erbringt. Als Eintrittstaxe zahlen die Söhne von Genossenschaftsmitgliedern 5 fl., alle übrigen 10 fl.; davon abgesehen haben alle Mitglieder gleiche Rechte und Pflichten. Differenzen unter ihnen

[1] Verbindungen von Gewerbetreibenden zur Förderung gemeinsamer gewerblicher Interessen verwalten als freie Vereine ihre Angelegenheiten selbständig. Sie erlangen, wenn sie die Bestätigung ihrer Satzungen von seiten der Regierung erwirken, als gewerbliche Genossenschaften den Charakter der juristischen Person.

Digitized by Google

über Schiffahrts- und Genossenschaftsangelegenheiten kommen erst vor den Schiedsspruch des Vorstands und dann erst vor den ordentlichen Richter. Der Austritt kann alljährlich erfolgen; Ausstoß erfolgt bei ehrverletzenden Vergehen (Diebstahl, Unterschlagung, Fälschung, Betrug, Bettel) und peinlicher bezw. Arbeitshausstrafe über 6 Monaten. Unverschuldet ins Unglück geratene Mitglieder haben Recht auf Unterstützung. Sinkt die Mitgliederzahl auf 10, so wird die Genossenschaft aufgelöst, das Genossenschaftsvermögen aber nicht an die Mitglieder, sondern an interkonfessionelle gewerbliche oder milde Stiftungen für die Stadt Eberbach verteilt. Der Rechner erhält 10 fl. jährlich für Ausfertigung von Lehrbriefen, Aufnahmescheine von Lehrlingen etc. je 1 fl. 45 Kr. Das verfügbare Vermögen belief sich nach vollzogener Abwickelung auf 1929 fl. 45 Kr. Für deren nutzbringende Verwendung zu gewerblichen Zwecken bot sich gleichzeitig eine günstige Gelegenheit. Bereits am 8. Januar 1856 wurde beim Jahrestag «Beratung über Errichtung eines Hafens zum Schutz der Fahrzeuge im Winter gepflogen, da bei dem letzten unvermuteten Eisgange mehrere Schiffe stark beschädigt wurden, und für zweckmäßig erachtet, eine Kommission aus mehreren Schiffern zu ernennen, die den Gegenstand beraten, die nötigen Schritte einleiten und im Interesse der Schiffer die Erledigung herbeiführen». Im Verfolg dieses Beschlusses war im Jahre 1860 die Eberbacher Schifferschaft bei der badischen Regierung um Erbauung eines Winterhafens eingekommen. Begünstigt durch seine natürliche Lage, etwa in der Mitte zwischen Mannheim und Heilbronn, sollte er die fühlbare Lücke ausfüllen, die sich daraus ergab, daß bei der allmählichen Vergrößerung des Schiffstyps die großen Schiffe nur schwer und auch nur unter Beschädigung, überdies nur mit vielen Mühen und Kosten aufs Land auf die «Schleife» gezogen werden konnten, während andrerseits die beengte Elsenzmündung bei Neckargemünd und der minderwertige Winterhalt in Heidelberg ihrer beschränkten Räumlichkeit wegen kaum in Betracht kamen. Man war somit auf die beiden einzigen größeren Winterhäfen für die Neckarschiffe in Mannheim und Heilbronn angewiesen; das hatte aber die den Schiffern materiell ungünstige Folge, daß sie den Verkehr frühzeitig einstellen mußten, in der steten Befürchtung, der Winter könne ihnen so rasch über den Hals kommen, daß einer der beiden Endpunkte nicht mehr rechtzeitig zu erreichen wäre.[1] Die Stadt Eberbach stellte für den neuen Hafen das Gelände unentgeltlich zur Verfügung. Die Schiffergesellschaft, nunmehrige Genossenschaft, aber machte sich verbindlich, zu den Kosten für Abtragung des Hafenbassins per Kubikmeter 1 fl. bar zu bezahlen; die Gesamtleistung der Schifferschaft betrug schließlich 1176 fl., die aus

[1] Es überwinterten im Winter 1857/58 Fahrzeuge mit einer Ladefähigkeit:

Digitized by Google

dem bei der Umwandlung der Genossenschaft zur Verfügung stehenden Kapital beglichen wurden. Der mit ca. 20 000 fl. vom Staat erbaute Winterhafen für etwa 100 Schiffe, dessen Unterhaltung gegen Überlassung der Hafengebühren die Stadt übernahm, wurde im Winter 1865/66 in Betrieb gesetzt. Er verschlammte indes bald und hat die gehegten Erwartungen nie ganz erfüllt, liegt auch heute noch recht im argen. Wie die Schiffergesellschaft bezw. -Genossenschaft den Hafenbau ins Leben gerufen und in jeder Weise gefördert hatte, machte sie sich bald nach ihrer Restituierung um das Eberbacher Schiffergewerbe dadurch verdient, daß im Jahre 1864 auf ihr Gesuch zu den bestehenden Prüfungskommissionen für Erteilung von Rheinschifferpatenten am Neckar außer in Mannheim und Haßmersheim noch eine weitere in Eberbach eröffnet wurde; von Eberbacher Schiffern besaßen damals 39 Neckar-, Rhein- und Mainschifferpatente nur bis Mainz, 38 Rheinschifferpatente bis ins Meer, von Neckargerachern 10 Rheinschifferpatente bis ins Meer. Auch für das Eberbacher Schiffergewerbe waren die 60er Jahre solche gewerblichen Stillstands und wirtschaftlichen Rückgangs. Durch rücksichtslose, weil ungebundene Konkurrenz wurde dies noch fühlbarer und nährte so zu einer Zeit, da die Gewerbefreiheit allgemein proklamiert ward, eine stille Sehnsucht nach der alten, im rosigen Lichte der Vergangenheit idealisierten Zunft.

Die hessischen Schifferorte Hirschhorn und Neckarsteinach waren dank der gewerblichen Rechtsunsicherheit im 2. und 3. Jahrzehnt durch die Erteilung von Rheinschifferpatenten an dortige Schiffern aus ihrer bescheidenen Stellung als mehr oder minder unbedeutende

von Ztr.:	75—300	300—500	500—1500	1500—3000	3000 u. mehr.	Dampfboote	Sa.
in Mannheim		3	8	21	5	4	1	42
» Heilbronn		23	14	71	20	5	—	133
		26	22	92	25	9	1	175
Winter 59/60 Mannheim[1] .		20	25	67	17	4	—	133
» 58/59 Heilbronn[2] .		3	14	42	20	4	—	83
Mannheim 2 Winter . . .		23	33	88	22	8	1	175
Heilbronn 2 Winter . . .		26	28	113	40	9	—	216
Mannheim und Heilbronn zusammen 2 Winter . .		49	61	201	62	17	1	391

[1] Winter 58/59 war die Schiffahrt in Mannheim nicht geschlossen.

[2] Die Zahlen für 59/60 liegen nicht vor.

Aus dieser Tabelle geht gleichzeitig hervor, daß damals etwa die Hälfte der Schiffe von 500—1500 Zentner Ladefähigkeit hatten, wobei man allerdings noch wird in Berücksichtigung ziehen müssen, daß von den am Heimatsort überwinternden Schiffen die Zahl der kleineren vielleicht überwiegen wird.

Digitized by Google

Fischer und Steinnächler plötzlich und rasch mitten in die ersten Reihen der Frachtschiffer eingerückt. Diese günstige Entwickelung hatte Hirschhorn mit Neckarsteinach geteilt, allerdings nicht in gleichem Maße, denn in seiner ruhigen, fast träge zu nennenden Art vermochte es mit dem rührigen Fortgang Neckarsteinachs nicht Schritt zu halten. Die Hirschhorner Zunft bestand noch bis 1843 fort; in diesem Vollzugsjahr der Neckarschiffahrtsordnung, als deren Opfer sie wohl fiel, findet sich, nach einer größeren Pause in den gewerblich so ungeregelten Zeiten der Jahre 1822—34, der letzte Eintrag in das Zunftbuch vom 20. August 1843. An Zunftgebühren waren bis dahin erhoben worden für Aufdingen und Lossprechen je 6 fl., Meistergeld 30 fl., wozu noch je 1 fl. Wachsgeld und Einschreibgeld kamen. Indes bereits nach wenigen Jahren, als die zünftlerische Reaktion vielerorten gerade in Handwerkerkreisen sich geltend machte, drang die Überzeugung durch, daß im Schiffswesen eine Zunft mehr noch erforderlich und notwendig sei als bei jedem anderen Handwerker, und bereits 1848 petitionierten die Schiffer Hirschhorns, die damals 32 eigene Schiffe besessen haben sollen[1], um Neueinführung der Zunft[2].

Neckarsteinach selbst, dessen Ruderschellige genannte, hauptsächlich für den Steintransport bestimmte Fahrzeuge in der Größe etwa zwischen den zweibördigen Nachen und den Hümpelschiffen standen und entsprechend dieser Größenabstufung zu den Neckarbaukosten[3] jährlich ca. 2 fl. — zwischen 1,30 fl. und 3 fl. — beisteuerten, hatte, von den angeführten günstigen gewerbepolitischen Umständen und eigener Rührigkeit abgesehen, das auffällige Anwachsen seines Schiffsparkes weniger dem in langwierigen Differenzen den Tourschiffern abgerungenen Transportzuwachs zu danken als vielmehr in erster Linie seiner so günstigen natürlichen Lage nahe den dort an beiden Ufern des Neckars an prachtvollen roten Felswänden sich hinziehenden Steinbrüchen. Deren rote Sandsteine fanden bei der Zunahme massiver Bauten und dem Beginn gründlicher Flußkorrektionsbauten etc. zu jener Zeit lebhafteren Absatz als früher und konnten dementsprechend eine wachsende Zahl von Transportmitteln lohnend beschäftigen.

Diese natürlichen Vorzüge teilte Neckargemünd mit ähnlich günstigem Resultat für den Aufschwung seines Schiffergewerbes. Ihm kam obendrein noch die Verlegung der Schiffahrtsbehörden zugute, die sich an die mit der politischen Veränderung geschaffene neue Verwaltungs-Organisation anschloß. Mit der Errichtung der dritten Brudermeisterei in Neckargemünd, später der Angliederung des Neckargrafenamtes und

[1] Meidinger, S. 26. — [2] Großherzogl. Archiv Darmstadt.
[3] Sie hatten von 1764—1802 insgesamt 14551 fl. 55 kr. betragen.

Digitized by Google

vor allem der Verlegung bezw. Konstituierung der Neckarschiffergilde hatte das Neckargemünder Schiffergewerbe an Zahl wie Bedeutung und Einfluß erheblich gewonnen. Die Bedeutung Neckargemünds, das auch im Schiffbau zahlreiche Hände beschäftigte und durch den natürlichen für die Schiffe des Ortes ausreichenden Hafen der Elsenzmündung begünstigt war, ging erst dann zurück, als etwa gleichzeitig mit der Verlegung der Neckarzollstätte nach Heidelberg im Jahre 1843 auch die in Neckargemünd geschaffenen Schiffahrtsinstitutionen mehr und mehr außer Wirksamkeit traten. — Eine juristisch nicht uninteressante Fortführung fand bis in die 80er Jahre die dortige alte Schifferzunft in einer eigenartigen Vereinigung Neckargemünder Schiffer, welche ein dingliches Gesamtrecht auf Benutzung eines Grundstücks für Schiffahrtszwecke fortführten. Die Zahl der Genossen war auf 46 beschränkt; zugelassen wurden zunächst die ursprünglichen Nutzungsberechtigten und deren Nachkommen je in einem Gliede, eventuell andere Schiffer; die Genossenschaft und ihre Nutzungsrechte waren unveräußerlich[1].

In gleichem Maße wie Haßmersheim als Vorort des Neckarschiffergewerbes sich eine Stellung geschaffen und behauptet hatte, verlor Heidelberg, seit die Rheinschiffer nach Mannheim tendierten und die Neckargilde in Neckargemünd errichtet wurde, für die Frachtschifffahrt seine Bedeutung. Die großen Schiffer gingen allmählich auf den Rhein und es blieben in der Hauptsache nur mehr die kleinen Nächler übrig, die als Fischer im Nebenberuf wesentlich Nutzen aus der Personenbeförderung der Fremden und Studenten zogen. So konnte auch ihre Zunftorganisation von der in der Neckarschiffahrtsordnung im Jahre 1842 ausgesprochenen definitiven Aufhebung aller Schifferzünfte verschont bleiben, deren Spitze nur gegen die Frachtschiffer gerichtet war. Die Heidelberger Schiffer- bezw. Fischerzunft, wie sie nunmehr wieder häufiger hieß, die zu Beginn des Jahrhunderts noch 1816 eine schwere organische und materielle Krise durchzumachen hatte, scheint von den gewerbefreiheitlichen Tendenzen, die für die Schiffahrt gerade damals in Wien wieder exakte Gestalt gewonnen hatten, unberührt, zum mindesten doch unbekümmert gewesen zu sein. Sie übte vielmehr ihren gewerblichen Terrorismus auch weiterhin ungeschwächt, auch gegen jeden nicht das Schiffer- oder Fischergewerbe Betreibenden, aus, sofern er nur den Neckar mit einem Nachen befuhr. So wurde unterm 3. März 1816 jemand «unter der Bedingung als fischerzünftig angenommen, daß er kein Geschäft, das in die Zunft eingreift, treiben will, sondern bloß seine in seinen Gütern erzeugte Produkte über das Wasser

[1] Gierke, Die Genossenschaftstheorie und die Rechtsprechung, 1887, S. 58. Reichsgerichtsentscheidung vom 4. November 1881.

Digitized by Google

zu führen sich schriftlich verbindlich macht[1]», und ein Anderer wird am 27. Dezember 1829 «auf seine Ansuchung auf diese Condition aufgenommen, daß er verspricht für sein Landgeschäft einen Nachen zu halten ohne in die Fischerei einen Eingriff zu thun, welches hierdurch Unterzogener bezeuget und dabei sich auch noch erkläret, daß er auch in keine andere Wassergeschäfften keinen Antheil haben zu wollen sich ebenfalls verbindlich macht[2]». Für die erhobenen Zunftgebühren sei folgendes Beispiel eines unzünftigen Fischerpaares angeführt: «Peter Dosch Bürger von Schlierbach nebst seiner ehelichen Ehefrau eine geborene Elisabetha Schifferdecker von Ziegelhausen wurden als beyde fremd anheute den 31. März 1834 zünftig eingeschrieben und zahlt an die Fischerzunft wie folgt:

die Hälfte des Meistergeldes à 30 fl. 40 mit	15 fl. 20 kr.
für die Todenbahr und Leichentuch	20 kr.
für das Geschenck	45 kr.
an Aufdinggeld	7 fl. 30 kr.
an Lossprechgeld	1 fl.
Summa	24 fl. 55 kr.»[3]

Die Gebühr für Totenbahr und Leichentuch weist als eine Art Sterbeversicherung darauf hin, daß auch hier die Mitglieder mit besonderem Leichengepränge seitens der Zunft bestattet wurden. Eine Rückzahlung des Zunftgeldes an die Witwen, die gewöhnlich in der Zunft verblieben, findet sich nur einmal in einem Ausnahmefall vermerkt, und zwar dem Aufnahmeneintrag vom 14. November 1841 angefügt, wonach der Betreffende «einige Tage nach seiner Annahme unglücklicherweise ums Leben gekommen, indem er durch ein Seil in den Neckar geschleudert wurde. Auf die Bitte der hinterlassenen Wittib wurde nach Zunftbeschluß vom 16. Jänner 1842 das vor kurzem bezahlte Annahmegeld a 24 fl. 55 an die Wittib wieder zurückgezahlt». Es ist dies der letzte Eintrag vor einer Renovation, deren Zusammentreffen mit der Neuregelung des Neckarschiffahrtswesens sicher kein zufälliger ist. Vielmehr darf man annehmen, daß man die Zunft fortan nur unter genauer Kontrolle und Instruktion seitens der Behörden fortbestehen ließ. — Inzwischen hatte der gesamte Heidelberger Handelsstand in den Jahren 1835—1843 unermüdlich die für den Heidelberger Schiffahrtsverkehr und damit auch für sein Schiffergewerbe höchst bedeutsame Verlegung des Neckarzollamtes nach Heidelberg betrieben und es schließlich trotz des Sträubens von Heilbronn und besonders Neckar-

[1] Heidelberg, städt. Archiv, Zunftbuch. — [2] Heidelberg, städt. Archiv, Zunftbuch.
[3] Heidelberg, städt. Archiv, Zunftbuch.

Digitized by Google

gemünd, das damit wieder einen Teil seiner Schiffahrtsbedeutung verlor, durchgesetzt, daß es am 15. Mai 1843 nach Heidelberg verlegt wurde. Der Umfang des Heidelberger Handels war nämlich nicht bedeutend genug, um direkte Befrachtungen ganzer Schiffe häufig zu ermöglichen, und man hatte geglaubt, die Neckarzollstätte würde den Schiffern «selbst wider ihren Willen Veranlassung geben, hier anzulegen, also den Abstoß und die Aufgabe teilweiser Ladungen erleichtern». Die Hoffnung scheint berechtigt gewesen zu sein, wie sich aus den Verkehrsziffern des neuen Heidelberger Neckarzollamts von 1844 ergibt. In diesem Jahre wurden im ganzen an der Zollstätte 15940 Fahrzeuge zollpflichtig behandelt, auf denen zu Tal und Berg transportiert wurden:

	Zollfreie Inlandsgüter (außer Holz)	Zollpflichtige Auslandsgüter	Summa
waren im ganzen .	3033204 Ztr.	131976 Ztr.	3165180 Ztr.
davon in Heidelberg aus- u. eingeliefert	22000 »	9400 »	31400 »

Der Heidelberger direkte Verkehrsanteil betrug also immerhin nicht mehr als ca. 1 %. Bei Verlegung des Neckarzollamts hatte sich die Stadt, die an einer Verbesserung ihrer Verkehrsbeziehungen wohl interessiert war, allerdings, wie es Hessen und Württemberg zur Bedingung machten, zur Vollendung des dortigen Sicherheitshafens verpflichten müssen. Dieser Hafen, zu dessen Erbauung die Stadt bereits um die Jahrhundertwende verpflichtet war, der dann aber trotz eines monierenden Ministerialerlasses von 1803 augenscheinlich und vielleicht mit Absicht in Vergessenheit gekommen war, harrte nämlich noch immer seiner Vollendung. Die Stadt zeigte sich auch jetzt noch nach Verlegung des Zollamts wenig geneigt, ans Werk zu gehen. Die Heidelberger Schifferzunft wandte sich deshalb mit einer Eingabe im Jahre 1844 an das Ministerium des Innern, indem sie unter anderem ausführte[1]: «Dadurch nun, daß die Neckar-Zollerhebungs-Stelle hier ist, finden sich natürlich immer mehr und mehr Schiffe zusammen und es wird daher das Bedürfnis des Hafens für den Winter, wo die Schiffe durch Frost, Eisgang etc. in ihrem Lauf gehemmt und somit genötigt sind, sich einen sicheren Zufluchtsort zu suchen, wie dieselben seither einen solchen in Neckargemünd durch Einlaufen in die Elsenzbach fanden, immer dringender». Auf Veranlassung dieser Eingabe und auf Grund weiterer Information erging ein Ministerialerlaß[2] vom 27. Juni 1845 mit der Weisung

[1] Konzept im Heidelberger städt. Archiv.
[2] Heidelberger Journal, 25. September 1845.

Digitized by Google

an die großherzogliche Zolldirektion: «Wir glauben, daß es genügen wird, wenn von dort aus dem Gemeinderat zu Heidelberg die Beschleunigung der Hafenarbeiten dringend empfohlen und bemerklich gemacht wird, daß die baldige Herstellung des Hafens nicht allein im Interesse des Schiffahrtsverkehrs sehr zu wünschen sei, sondern daß auch namentlich die Verlegung des Wasserzollamtes von Neckargemünd nach Heidelberg von Württemberg und Hessen seiner Zeit mit in der Voraussetzung zugegeben wurde, daß für die sichere Unterbringung der Neckarschiffe in Heidelberg die nötige Fürsorge getroffen werde, daß daher eine längere Verzögerung der Hafenarbeiten leicht den Antrag der beiden anderen Uferregierungen auf Zurückverlegung des Wasserzollamts nach Neckargemünd zur Folge haben könnte, um welche sich ohnehin schon die dortige Stadtgemeinde mehrfach und dringend verwendet habe». Dieser Schreckschuß wirkte und der Hafen wurde doch gebaut. — Die Neuordnung in der Heidelberger Zunft vollzog sich in zeitlicher Koinzidenz mit der im Frühjahr 1843 in Kraft tretenden Neckarschiffahrtsordnung und machte sich äußerlich durch eine Cäsur im Zunftbuch und die übersichtlichere Neueinrichtung desselben in seinen Einträgen kenntlich. Nachdem bereits im Jahre 1834 eine Ermäßigung der Gebühren eingetreten war, kommt nunmehr mit der Proklamierung der Gewerbefreiheit für die Schiffer auch die Lossprechgebühr von 1 fl. in Fortfall, so daß fortan der junge Meister mit seiner Frau, wenn beide zünftiger Herkunft, an Einkaufsgeld 4 fl., für die Bahre 20 Kr., für das Geschenk 45 Kr., im ganzen also 5 fl. 5 Kr. bei der Aufnahme zu zahlen haben. In Zukunft wandten sich infolge der Gewerbefreiheit auch andere Professionisten dem Wassergewerbe zu und wurden unbeschadet ihrer mangelnden Vorbildung gegen entsprechendes Entgelt in die Zunft aufgenommen. So wurde z. B. am 16. Mai 1858 ein Schlierbacher Meisterssohn, «welcher die Schuhmacher Brofsjon erlernt hatte und nun beabsichtigt das Gewerbe seines Vaters als Fischer fortzusetzen, auch zu diesem Berufe die Tochter eines hiesigen Meisters zu heuraten, unter der Bedingung als Meister auf- und angenommen, wenn derselbe für sich und seine künftige Frau in unsere Zunftkasse ein erhöhtes Einkaufsgeld von 16 fl. 25 Kr. bezahle». Bereits im nächsten Sommer konnte der einer alten, heut noch bestehenden Schifferfamilie entstammende Schuhmacher-Apostat, der so reumütig in den Schoß des Schiffergewerbes zurückkehrte, sein Wort einlösen und «vor versammelten Zunftausschuß» erklären, «daß er seine Frau, welche eine Meisterstochter sei, zünftig aufnehmen lassen wolle; man hat demselben sofort entsprochen und die gesetzliche Einschreibgebühr mit 2 fl. 30 Kr. in die Zunftkasse in Empfang genommen». —

Digitized by Google

Die Zunft war ihrem Ende nah, als gewerbliche Korporation der Schiffer hatte sie bereits längst ihre Bedeutung verloren. Wurde sie auch noch offiziell Schiffer- und Fischerzunft genannt, so lagen ihre Interessen und ihre in jeder Weise reduzierten Funktionen doch nur mehr auf fischergewerblichem Gebiet. Es ergibt sich dies deutlich aus den Manuskripten der Zunft, die aus den letzten Jahren vorhanden sind und uns diesen degenerierenden Erben jahrhundertlanger Traditionen in seinen letzten Zügen zeigen. Im Frühjahr 1859 waren durch persönliche Eröffnung seitens des Zunftdieners noch «die Mitglieder des Sechser-Amtes resp. Zunft-Ausschusses» ins Zunftlokal entboten worden; bei der unterm 20. März dieses Jahres abgehaltenen Zunftversammlung wurde dann unter anderem beschlossen, «zur Deckung der obschwebenden Bedürfnisse eine einmalige Umlage von 24 Kr. von jedem zünftigen Meister zu erheben und diese Umlage ist unterm 31. März vom großherzoglichen Oberamt dahier genehmiget worden». Aus dem zu diesem Behufe aufgestellten Hebregister ergibt sich folgender damaliger Bestand der Zunft, es waren in Heidelberg 38, Schlierbach 45, Neuenheim 8, Ziegelhausen 5, Feudenheim 6, Neckarhausen 3, Seckenheim 2, Summa 107 Ganzzünftige, sowie ferner 12 Halbzünftige, im ganzen 119 Zunftmitglieder, die aber zum überwiegendsten Teil kaum mehr als Fischer und Nächler waren. Insbesondere gilt dies ausschließlich von den von Heidelberg stromabwärts Wohnenden, bei denen man sich zum Zwecke der Umlageerhebung der Mitteldienste eines Neckarhäuser Fischermeisters durch Schreiben vom 16. Mai versah. Denselben finanziellen Nöten, vielleicht aber auch einer eingebürgerten Falschrechnung mag wohl auch seit 1859 die Zunftgebühr ihre Erhöhung um 1 fl. verdanken. Mit dem Zunftrechner und Schreiber, der pro Monat 1 fl. erhielt, kam man auch auseinander; man warf ihm Betrügereien vor, worüber er sich in dem Bewußtsein hinwegsetzte, daß «die ganze Hetzerei aus meiner nächsten Nachbarschaft kommt». Solche Tragikomik des Auflösungsprozesses äußert sich in einem nicht minder unwürdigen Gezänk, das sich in einem Spezialfall über die im allgemeinen völlig vernachlässigte Lehrlingsausbildung erhob. Man beschränkte diese im wesentlichen darauf, die Lehrlinge, um ihnen rechtzeitige Freisprechung zu sichern, bei der Zunft aufdingen zu lassen, und überließ ihn und seine Ausbildung im übrigen wohl sich selbst. So war die im Jahre 1859 von einem Zunftmitgliede aufgestellte Behauptung in ihren Motiven kaum unbegründet, «es sei nicht nötig, daß von seiten des Zunftvorstandes den freigesprochenen Lehrlingen eine Urkunde hierüber (Lehrbrief) behändigt werde, sondern es genüge hinreichend, wenn der Lehrmeister dem Lehrlinge eine Beurkundung über zurückgelegte Lehrzeit

Digitized by Google

ausstelle». Die entgegenstehende machtbewußte Auffassung des Zunftvorstandes zeigt sich in seiner Stellungnahme in dem obenerwähnten Streithandel mit einem Zunftmitglied, «weil er seine Lehrjungen hat aufdingen lassen und hat ihn nicht in seine Geschäften genommen, er hatte gleich nachher mit anderen Kameraden gefischt, und hat seinen Jungen bei seinen Eltern gelassen, und wenn J. U. keinen Jungen in seinen Geschäften aufnehmen will, soll er auch keinen aufdingen lassen, denn der Vorstand der Zunft kann nicht jede Woche zusammen kommen um Jungen aus und ein zu schreiben; es handelt sich am meisten um den F. H. es geht seine Lehrzeit vorüber und wenn die Zunft nicht will muß er nachlernen was er beim J. U. versäumt hat»[1]. — Und in der gleichen Angelegenheit sagt ein Jahr später unterm 30. Juli 1862 eine «gehorsamste Erklärung des Vorstandes der Heidelberger Fischerzunft»: «Ich erkläre hiermit, daß W. U., J. St. durch ihr Verheiraten gänzlich unzünftig sind und das nach Fischerordnung Art. 3 und Art. 10 die schon in Strafe verfallen sind, und daß sie als nicht Mitglieder der Heidelberger Fischerzunft keinen kleinen Nachen zu bedienen haben, auch das gehört zur Fischerzunft und wenn Albert U. schon Meister ist und Mitglied der Heidelberger F. Z. ist, so hat er nicht mehr Recht wie andere Meister und hat für die beiden unzünftigen für W. U. und J. St. für ein jeden ein Gulden kosten an die Zunftkasse zu entrichten, was jedesmal vom Großherzoglichen Oberamt bestätigt worden ist».[2] Es ist dies das letzte, heut nur um vier Jahrzehnte zurückliegende Schriftstück einer bereits im 15. Jahrhundert nachgewiesenen Korporation, der man angesichts dieses Abgangs kaum wird eine Thräne nachweinen können. Was ihrem Paralysezustand ein verdientes Ende machte, war die 1862 in Baden in Kraft tretende Gewerbeordnung, die alle Zünfte aufhob. Nachdem im letzten Jahrfünft die Zunftannahme merkwürdigerweise in 80 Jahren die größte Zahl von 27 neuen Mitgliedern aufwies, erfolgte im Jahre 1862 am 12. September in einem, psychologisch etwa als eine Art Torschlußpanik zu deutenden Andrang, die Aufnahme von noch drei Zunftmeistern. Dieser letzte Eintrag ist bereits von anderer, bureaukratischer Hand geschrieben und im Gegensatz zu den bisherigen, die Unterschrift der Sechse tragenden, nur mit derjenigen des Zunftvorstandes, des der ältesten Fischerfamilie entstammenden Leonhard Fries, versehen; man vermutet die Eile, mit der man ein Ende wünschte. Während der

[1] Gehorsamste Erklärung des Vorstandes der Heidelberger Fischerzunft an das Oberamt vom 29. Juli 1862.

[2] Heidelberger städtisches Archiv, Fischerzunftakten.

Digitized by Google

80jährigen Funktion dieses Zunftbuches waren als Zunftmitglieder eingetragen und aufgenommen worden[1], in den Jahren

1783—1787	13	1823—1827	13
1788—1792	20	1828—1832	16
1793—1797	25	1833—1837	24
1798—1802	13	1838—1842	12
1803—1807	14	1843—1847	12
1808—1812	13	1848—1852	20
1813—1817	12	1853—1857	12
1818—1822	14	1858—1862	27
		im ganzen	260

ferner wurden aufgedungen		freigesprochen
1843—1847	4	10
1848—1852	6	23
1853—1857	5	8
1858—1862	5	7.

Bei den in den Jahren 1843—1862 erfolgten Meistereintragungen (einschließlich Lediger und Nachträgen von Frauen etc.) waren von den Fällen, in denen die betreffenden Angaben nicht fehlten (ca. 95 %), bei den neuen Meistern: zünftiger Herkunft 84, 5 %, nicht zünftiger 15, 5 %, bei deren Frauen: 23, 2 % zünftiger, 76, 8 % nicht zünftiger Herkunft. Während von den Männern nur einer nicht vom Zunftorte, nämlich von Haßmersheim, war, kamen ihre Frauen etwa zu einem Drittel (die Angaben fehlten hier in etwa 33 %) von auswärts und zwar vielfach von näheren Landgemeinden. Der allmähliche gänzliche Verfall der Fischer- und Schifferzunft ist ein charakteristisches Symptom für den völligen Rückgang des Heidelberger Wassergewerbes, das einst das bedeutendste und führende im Neckartal gewesen. Mit der Entwicklung der Stadt in industrieller Hinsicht hat sich eine Rückentwicklung dieses alten Gewerbes vollzogen; die Frachtschiffer schieden aus, und der Rest bestand und besteht im kleinen auch heut noch aus Fischern und Nachenführern, die sich auf den Personentransport bei Spazierfahrten oder Überfahrten etc. beschränken. Für Fortentwicklung oder auch nur Fortbestand der Frachtschiffer konnte ihnen Heidelberg weder die bei dem verhältnismäßig hohen standard of life erforderlichen günstigen Lebensbedingungen wie die kleinen Orte des Neckartals bieten, noch war, um dortigen Schiffern dauernden Erwerb zu sichern, sein Eigen-

[1] Eine statistische Verwertung der Eintragung war wegen der häufigen Ungenauigkeiten und Ungleichmäßigkeiten nicht angängig.

Digitized by Google

handel bedeutend genug. Die Eröffnung der Bahnlinie Heidelberg-Mosbach am 23. Oktober 1862 und mit dem gleichen Tage die Aufhebung der Neckarzollstätte in Heidelberg gaben gemeinsam dem für das dortige Schiffergewerbe so wesentlichen Schiffahrtsverkehr Heidelbergs wohl noch den Rest.

Neuntes Kapitel.

Die Entwickelung und Zollentlastung der Neckarschiffahrt seit der Neckarschiffahrts-Ordnung bis zur Neugründung des Reiches.

Was einer rationellen Ausnutzung der Neckarwasserstraße wie einer lohnenden regelmäßigen Verbindung von Neckar und Rhein noch immer hindernd im Wege stand und daher dringend nach einer Reform verlangte, war die immer kostspieliger und unzulänglicher werdende Betriebsweise bei der Bergfahrt durch Segel und Pferdezug. Diese Erkenntnis mußte sich auch den Neckarschiffahrtsinteressenten desto unabweisbarer aufdringen, je mehr man sich dazu entschloß, bei der Gestaltung und Einrichtung des Neckarschiffahrtswesens an Stelle der früheren finanzwirtschaftlichen jetzt verkehrswirtschaftliche Prinzipien und Institutionen treten zu lassen. Angesichts der durch die uneingeschränkte Gewerbe- und Verkehrsfreiheit eingerissenen Unordnung bemühte man sich, dem Verkehr geregelte Bahnen und geordnete Formen zu weisen.

Die Einführung der Dampfschleppschiffahrt auf dem Rhein, die für deren emporblühende Endstation Mannheim so erheblich zur Verkehrshebung beitrug, bedrohte Heilbronn mit einer Isolierung vom Großhandel. Um zu diesem den Anschluß nicht zu verlieren und dann auch um die Neckarroute an das vielmaschige große rheinische Verkehrsnetz anknüpfen zu können, gleichzeitig um den aufblühenden Eigenhandel weiter entfalten, den Speditionshandel wieder kräftigen zu können, entschloß sich der Heilbronner Handelstand angesichts der drohenden Gefahr, auch auf dem Neckar den billigeren und schnelleren Dampfbetrieb einzuführen. Damals übernahm Heilbronn zum erstenmale auf dem verkehrstechnischen Gebiet die führende Rolle, die es bis heutigen Tages bewahrt, und zu seinem eigenen Vorteil wie zum Segen der Neckarschiffahrt

Digitized by Google

energisch durchgeführt hat. In gleichem Maße wie Mannheim immer größeren Wert auf die Rheinschiffahrt legte (eine Politik, die bereits zu Anfang des Jahrhunderts an maßgebender Stelle in Erwägung gezogen worden war), in gleichem Maße behauptete Heilbronn für die Neckarschiffahrt die dominierende Stellung; Württemberg wurde der Hauptinteressent an der Verkehrsentwicklung, während Badens Interesse hinfort in erster Linie der schiffahrttreibenden Bevölkerung des Neckartals galt. Wenn nun auch das Interesse des Neckarverkehrs mit dem der Neckarschiffer meist Hand in Hand geht, so ergeben sich bisweilen doch daraus, daß die Neckarschiffahrt entsprechend von zweierlei Gesichtspunkten betrachtet wird, die meist, aber doch nicht stets, zusammenfallen, prinzipielle Gegensätzlichkeiten, die dann zu gunsten des einen und zu des andern ungunsten ihren unvermittelten Austrag finden. Angeregt durch die im Sommer 1816 erfolgte erste Befahrung des Rheins durch ein englisches Dampfboot hatte bereits im Jahre 1817 Kaufmann Ludwig Bruckmann durch den Schlosser Bruckner dort eine Dampfmaschine erbauen und auf ein kleines Boot setzen lassen, mit dem im Sommer 1817 Fahrten zwischen Heilbronn und Sontheim gemacht wurden, Versuchsfahrten, die bald wieder eingestellt wurden, als sich die Maschine als zu schwach erwies[1]. Als die Dampfschiffahrt sich rasch auf den großen deutschen Gewässern, auf Rhein und Bodensee Mitte der 1820er Jahre, 1838 auf der Donau einbürgerte, auch im gleichen Jahre das erste Dampfschiff den Ozean durchquerte, ging man allmählich auch daran, die technischen Schwierigkeiten zu lösen, die dem Dampfboot engere Wasserstraßen im stärkeren Gefälle zu Berg und niedrigeren Wasser zu Tal für die Erbauung solcher Dampfboote entgegensetzte. Ein französischer Mechaniker und früherer Maler, Gâche fils ainé, errichtete, finanziert von dem reichen Marquis de la Roche-Jacquelin, in Nantes eine Fabrik; seine wegen ihrer Konstruktion «Inexplosible» genannten Personendampfer wurden im Jahre 1837 auf der Loire, und als sie sich hier bewährten, durch Graf Ressequier in Metz im Jahre 1839 auf Mosel und Meurthe eingeführt. Hier lernte sie der Heilbronner Kaufmann Karl Reuß sen. kennen, der seine Mitbürger auf diese Fahrzeuge aufmerksam machte, «durch welche man von Württemberg schnell zum Rhein gelangen kann». Nachdem er in einem Aufsatz vom 23. Mai 1838 im Heilbronner Tageblatt zur Bildung einer Aktiengesellschaft zur Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Neckar aufgefordert hatte, bildete sich in Heilbronn ein Komitee dafür, das die Regierungen der drei Neckaruferstaaten, die damals gerade über eine definitive Regelung der Neckarschiffahrt verhandelten, auf das Projekt aufmerksam machte

[1] Notizen über die Dampfschiffahrt auf dem Neckar von dem Stadtschultheißen Tietot in Heilbronn, Württemb. Jahrb. 1844, S. 266 folgende:

Digitized by Google

und um dessen Förderung bat. Nachdem eine noch im Jahre 1838 im Auftrage der württembergischen Regierung durch den Straßenbauinspektor Seeger ausgeführte gründliche Untersuchung des Neckars ein für die Einführung der Dampfschiffahrt günstiges Resultat ergab, forderte das Komitee auf Grund der von ihm entworfenen provisorischen Statuten, die 500 Aktien à 200 fl. vorsahen, unterm 20. August 1839 mit Erfolg zum Beitritt auf. Bereits unterm 6. Oktober 1839 konnte sich die neue Aktiengesellschaft konstituieren, der später am 27. Oktober 1841 vom König von Württemberg öffentliche Anerkennung verliehen und der gesetzliche Schutz zugesichert wurde, wie auch der Großherzog von Baden ihren Deputierten in Karlsruhe die besten Zusicherungen gab. Durch Vermittelung des Grafen Ressequier, der aus Dankbarkeit für die seinen Eltern als Emigranten in den 1790er Jahren gewährte Aufnahme den Heilbronnern bereitwillig zur Hand ging, wurde bei Gâche zum Preise von 80000 Fr. ein Dampfboot bestellt, das bei einer Belastung von 7000 Kilo nur 35 Centimeter Tiefgang haben durfte. Das Dampfboot, das den Weg von der Loire zum Rhein auf den französischen Kanälen in drei Teile zerlegt zurücklegte, langte am 7. Dezember 1841 in Heilbronn an unter Böllerschüssen und Zujauchzen von Tausenden, die aller Orten an das Ufer geeilt waren, um das neue unerhörte Schauspiel zu betrachten. Nachdem dieses erste Boot «Wilhelm», das auf der Fahrt von Mannheim nach Heilbronn einer technischen zufriedenstellenden Untersuchung unterzogen worden war, am 9. Dezember 1841 von der Gesellschaft übernommen worden, beschloß die Generalversammlung kaum acht Tage später, am 16. Dezember, bereits die Anschaffung eines weiteren Dampfbootes zu 20 Pferdekräften für 78000 fr. Am 7. März 1842 traf es von Nantes aus in Heilbronn ein und wurde am 29. April des gleichen Jahres vom württembergischen König, der das größte tätige Interesse für das neue Verkehrsmittel zeigte, zu einer Probefahrt benutzt. Zur Reserve für die beiden andern täglich verkehrenden wurde von der Generalversammlung am 29. Juni 1842 die Anschaffung eines dritten Bootes zu 30 Pferdekräften beschlossen, das, für 84000 fr. gleichfalls bei Gâche gebaut, am 4. August 1843 in Heilbronn eintraf. Zur Finanzierung des Unternehmens übernahm die Stadtgemeinde Heilbronn, die sich gleich anfangs mit 50 Aktien beteiligt hatte, weitere 25 Aktien und auch die königliche Regierung 75; beide leisteten für die ersten 10 Jahre durch Ministerialerlaß vom 3. März 1843 bezw. Stadtratsbeschlüsse vom 19. Januar, 16. März und 23. März 1843 für ihre Aktien auf den Dividendenbezug Verzicht, soweit die Dividende für die privaten Aktienbesitzer weniger als 4 % betrug. Die verkehrsgesetzliche Regelung und Einpassung des neuen Betriebes in die soeben neugeordnete Neckar-

Digitized by Google

schiffahrt wurde alsbald vorgenommen. Schon die Neckarschiffahrtsordnung von 1842, die mit den Institutionen der alten Zeit gründlich, fast restlos aufräumte, führte gleichzeitig, halbzagend noch, den Motor der neuen Zeit ein, indem sie die Regierungen dafür sorgen läßt (§ 51), daß «dem Handelsstande alle Vorteile gesichert werden, welche die Dampfschiffahrt zu versprechen scheint». Unterm 18. Juli 1845 erging dann die «Verordnung, die Fahrt der Dampf- und Segelschiffe betreffend». Der Betrieb selbst regelte sich, seit im Jahre 1843 die ursprünglich nur bis Heidelberg geleiteten Fahrten bis nach Mannheim ausgedehnt wurden, in der Weise, daß von den drei Dampfbooten an jedem Morgen eins von Heilbronn ab bis nach Mannheim und an demselben Tage wieder nach Heidelberg fuhr, und am nächsten Tage nach Heilbronn zurückkehrte. Sie legten die Strecke zu Tal mit Aufenthalt in 8—9½ Stunden, ohne solchen in 7¼—7¾ zurück, zu Berg infolge des starken, wenn auch durch zweckmäßige Wasserbauten erleichterten Gefälles mit Aufenthalt in 12—13½ Stunden, ohne solchen in 11—12½ Stunden. Durch die Ausdehnung der Fahrten bis nach Mannheim war den Passagieren die vielfach benutzte Gelegenheit gegeben, durch Anschluß an die Rheindampfer der Kölner Gesellschaft, die nachmittags 4 Uhr von Mannheim abgingen, von Heilbronn nach Mainz und von da mit der Eisenbahn nach Frankfurt a. M. in einem Tag zu gelangen; Frachtgüter konnten durch Übereinkunft mit der Kölner Gesellschaft von Köln binnen 3, von Mainz binnen 2 Tagen in Heilbronn eintreffen, so daß man begreiflicherweise für wertvolle und eilige Transporte sich fortan der Dampfboote bediente. Das neue Verkehrsinstitut, dessen Entwicklung und Betriebseinzelheiten aus den nachfolgenden Aufstellungen hervorgehen, machte dadurch, daß es in so kurzen, die bestehenden Verkehrsverhältnisse revolutionierenden und den bisherigen Beförderungsmitteln unerreichbaren Transportfristen funktionierte, denjenigen Schiffahrttreibenden Konkurrenz, deren Gewerbe es war, in regelmäßigen Fahrten Personen und eilige Güter zu transportieren. Das waren die Marktschiffer, die sonst wöchentlich zweimal mit Personen und Gütern nach Mainz und Frankfurt und wieder zurück gefahren waren, nun aber dem in solcher Weise überlegenen Transportmittel weichen mußten und mit Einführung der Dampfschiffahrt, die sie erübrigte, gerade wie auf der Strecke Frankfurt-Mainz eingingen[1]. Sie waren aber zunächst auch die einzigen, die von dem neuen Unternehmen direkt geschädigt wurden[2], während im übrigen

[1] Meidinger, S. 27.

[2] Man wird aber nun nicht annehmen dürfen, daß die Dampfboote den Markt schiffen den auch für jetzige Zeit, um wieviel mehr erst für die damalige, beträchtlichen Personenverkehr von zirka 28000 Passagieren entzogen haben. Vielmehr hat man

Digitized by Google

die alten Betriebsmittel und Verkehrsformen durch den neuen Dampfgroßbetrieb nicht nur keine Einbuße, sondern im Gegenteil durch die im Gefolge der Dampfschiffahrt sich vollziehende, wachsende weitere Belebung der Neckarstraße vorerst nur Förderung erfuhren.

Zusammenstellung des Ergebnisses der Fahrten mit den 3 Neckardampfbooten im Jahre 1844.

Datum		Zahl der Fahrten					Passagierfrequenz			Güterfrequenz			Totalsummen der Brutto-Einnahmen	
		im ganzen	Dienstreisen nach		Spazierfahrten in		Personenzahl	Fahrgelder		Zentnerzahl	Frachten			
Monat	Tag		Mannheim	Heidelberg	Heilbronn	Heidelberg		fl.	Kr.		fl.	Kr.	fl.	Kr.
März	23.—31.	9	—	9	—	—	584	559	45	156	71	25	631	10
April	1.—30.	32	17	13	1	1	3522	3357	35	603	310	18	3667	53
Mai	1.—31.	34	28	3	2	1	4311	4600	52	792	389	24	4990	16
Juni	1.—30.	34	22	8	1	3	4381	4394	46	841	413	15	4808	01
Juli	1.—31.	35	28	3	2	2	4084	4444	54	1102	539	06	4843	47
Aug.	1.—31.	37	28	3	5	1	4518	4756	54	838	398	53	5296	—
Sept.	1.—30.	34	26	4	3	1	3760	4094	15	490	1014	46	4585	01
Okt.	1.—31.	32	2	29	1	—	2846	2915	41	509	1035	14	3424	55
Nov.	1.—11.	6	—	6	—	—	379	357	31	136	271	26	493	57
		253	151	78	15	9	28385	29482	13	6652	3258	47	32741	—

Vor allem trug das neue Verkehrsinstitut seinerseits noch weiter dazu bei, im Verein mit den direkten niederrheinischen Schiffahrtsverbindungen der Neckarorte, den Vorsprung unserer Wasserstraße vor

sich zu vergegenwärtigen, daß in dieser Zahl mit enthalten sind und sie zum größten Teile ausmachen: all Jene, deren Reiselust ins Neckartal durch das bequeme Transportmittel erweckt oder gesteigert wurde und die nur zu gern die Gelegenheit benutzten, auf einer romantischen Fahrt durch das Neckartal den staunenerregenden technischen Fortschritt bewundern und zugleich benutzen zu können. Für die Richtigkeit dieser Annahme und dafür, daß das neue Verkehrsinstitut keinem rein wirtschaftlichen Bedürfnis seine Frequenz verdankte, dafür sprechen neben dem späteren Rückgang vor allem auch die mit der Witterung schwankenden Verkehrszahlen, die in dem angeführten Jahre 1844 infolge der ungünstigen regnerischen Witterung desselben einen Rückgang und zwar im Hauptreisemonat August einen solchen von 865 Personen gegen das Vorjahr aufweisen, während andererseits der Monat Mai, der von der Witterung begünstigste dieses Jahres, gegen das Vorjahr eine Mehrfrequenz von 474 Personen aufweist.

Digitized by Google

der Mainroute zu vergrößern. Im Gegensatz zu der dort rückläufigen Verkehrskonjunktur sind am Neckar die 1840er Jahre die verkehrs-

Jahr	Fahrten	Personenverkehr				Güterverkehr			Einnahmen			Ausgaben
		zu Tal	zu Berg	im ganzen	davon Auswanderer	zu Tal	zu Berg	im ganzen	vom Personenverkehr	vom Güterverkehr	im ganzen	
									fl.	fl.	fl.	
1841/42	220			24480	316			256	23005	84	23313	25491
1843	232	17680	10916	28596	595			4347	29563	2357	31960	32514
1844	238	17535	10850	28385	1016	2798	3854	6652	29008	2915	31924	31635
1845	219	16608	9370	25978	1412	3085	4835	7920	27424	2703	30157	29561
1846	247	17472	10100	27572	1862	3690	3230	6920	29577	2075	31676	31394
1847	253	18579	10203	28782	2911	3560	3686	7247	30210	1989	32232	25712
1848	316	19675	8531	28206	1926	2698	3163	5861	32123	1624	33766	29677
1849	248	18010	6725	24735	3511	2941	2580	5521	30498	1464	31981	24946
1850	295	21500	9167	30667	2106	3769	2909	6678	39520	1687	41220	27059
1851	404	27422	9753	37175	5610	8244	6779	15023	50869	3587	55452	34703
1852	423	36668	13457	50125	9952	4174	5395	9569	69666	2189	72517	42779
1853	804	32818	14278	47096	8356	5979	12418	18397	61672	4359	66066	42949
1854	310	25498	12806	38304	8491	6003	10275	16278	36454	4621	41105	35316

Die Neckardampfboote luden 1854		
an Gütern	zu Tal Ztr.	zu Berg Ztr.
in Heilbronn	5621	—
» Neckarelz	102	83½
» Eberbach	280	342
» Heidelberg	—	4825
» Mannheim	—	4077½
» Ludwigshafen	—	947
Zusammen	6003	10275

1854 hatten von den Passagieren zu Tal			
Fahrkarten gelöst	I. Kajüte	II. Kajüte	Zusammen
zu Stuttgart oder bei Auswanderungs-Agenten	407	6807	7214
zu Heilbronn	2351	6520	8871
mithin fuhren von Heilbronn ab	2758	13327	16085
auf Zwischenstationen kamen hinzu	1455	7958	9413
Zusammen	4213	21285	25498

günstigsten; besonders sein Talverkehr war — wohl hauptsächlich infolge der Salinen — rasch aufgeblüht und dem des Mains überlegen, während sein Bergverkehr immerhin noch um zirka 5—700 000 Zentner zurückblieb.[1] In einer Eingabe des Würzburger Handelsstandes vom März 1845 wird es als Tatsache hingestellt, daß infolge der höheren Frachtlöhne der Güterzug für Mittel- und Obermain bereits auf den

[1] Schanz, S. 172.

Digitized by Google

eigenen Bedarf und den des Nordosten Bayerns beschränkt, dagegen der österreichische Güterzug samt den für den Süden und Westen Bayerns, Mannheim und Ulm zugefallen sei[1]; und in einem Bericht vom 21. Februar 1843 an das Herrschaftsgericht, in dem der Marktbreiter Handelsstand sich über die Rangschiffer und ihre Willkür beklagte und möglichst billige Frachtsätze forderte, «werden die bisherigen Rangschiffahrtsverträge mit den Mainschiffern als Ursache betrachtet», daß sich ein so beträchtlicher Teil des Güterzugs dem Neckar zugewendet hat, daß der Handelsstand von Marktbreit genötigt war, zur Unterhaltung von Niederlagen in Heilbronn und Mannheim[2] zu schreiten. Die Verkehrslage wurde für den Neckar noch günstiger, als aus der württembergischen Staatskasse zum Zwecke weiterer Verkehrserleichterung vom 1. August 1845 an für die Güter, welche auf dem unteren Neckar zu Berg infolge der Verträge von 1835 dem badischen Neckarzolle zur ganzen Gebühr von 6 kr. per Zentner unterlagen, das heißt für die Güter notorisch ausländischen Ursprungs, $^2/_3$ des an Baden entrichteten Neckarzolles oder 4 kr., für Talgüter zur ganzen Gebühr aber die Hälfte des Neckarzolles von 4 kr., also 2 kr. zurückvergütet wurden.[3] So betrugen im Jahre 1845

	die Mainzölle,	die Neckarzölle,	Differenz
Talfahrt ohne Rückvergütung	10 kr.	4 kr.	6 kr.
Bergfahrt ohne Rückvergütung	17—18 »	6 »	12 »
Bergfahrt mit Rückvergütung	14 »	2 »	12 ».[4]

Selbst nach der Mainzollordnung von 1846, die in Rückwirkung des Neckaraufschwungs erfolgt war, standen die Neckarzölle noch immer günstiger; denn wenn die Zentnergebühr, die auf dem Main jetzt nur noch $6^3/_4$ kr. betrug, auch der des Neckars von 6 kr. sehr genähert war, so hatte diese doch durch die Rückvergütung von 4 kr., bezw. durch die Drittelerhebung einen schwer einzuholenden Vorsprung. Auch die Rekognitionsgebühren wiesen erhebliche Unterschiede zugunsten des Neckars auf. Während sie hier nur einmal und zwar an der Abfahrt bezw. erst passierten Zollstätte erhoben wurden, kamen sie auf dem Main an jeder der fünf Mainzollstätten zur Erhebung. Zusammenaddiert ergaben[5] die Rekognitionsgebühren bei einer Ladefähigkeit des Schiffes

[1] Schanz, S. 101. — [2] Schanz, S. 85. — [3] Mohl, S. 2. Schanz, S. 103.
[4] Schanz, S. 103. — [5] Schanz, S. 131.

Digitized by Google

von Ztr.	600 bis 1000	1000 bis 1500	1500 bis 2000	2000 bis 2500	2500 bis 3000	3000 bis 3500	3500 bis 4000	4000 bis 4500	4500 bis 5000	5000 und mehr
a. d. Neckar seit 1842 fl.	—.51	1.24	2.06	2.48	3.30	4.12	4.54	5.36	6.18	7.—
a. d. Main seit 1846 fl.	1.40	3.30	6.—	8.—	11.—	13.30	16.—	18.30	21.—	23.—.

Ihren ziffernmäßigen Ausdruck findet die so günstige Verkehrsentwickelung in den detaillierten Verkehrszahlen der drei Haupthäfen am Neckar. In Cannstatt zeigt der Bergverkehr seit Anfang der 1820er Jahre bis Mitte der 30er eine stetige, dann mit Inkrafttreten der verkehrsfördernden Zollverträge und der Vereinbarungen der Neckaruferstaaten eine rapide ruckweise Steigerung, die 1847 ihren Höhepunkt erreicht, um bereits in den zwei nächsten Jahren jäh wieder abzufallen. Etwa die gleiche, wenn auch nicht so steile Verkehrskurve weist Cannstatts Talverkehr auf, der Mitte der 1830er ausschließlich, Ende der 40er, als inzwischen der Transport an Kaufmannsgütern von 100 Zentner bis auf 40000 Zentner angestiegen war, noch zu $^3/_4$ aus Bretterfracht bestand. Dieser Bretterhandel war von Cannstatt landeinwärts nach Ulm erst im Jahre 1835 durch den tätigen Kaufmann Keller in Cannstatt ins Leben gerufen worden, der zu einer sehr billigen Fracht (20 kr. per Zentner für eine Weglänge von 18 Stunden per Achse durch gebirgiges Land) die Bretter nach Cannstatt kommen ließ und dagegen den Fuhrleuten Rückfracht in Kaufmannsgütern, Salz etc. zu einem besseren Preise verschaffte. Die meisten Bretter die zu Land, zumeist von Ulm eintrafen, wurden von Cannstatt aus zu Schiff weiter befördert. (Siehe Tabelle Seite 243.)

Fast völlig aufgehört hatte der direkte Schiffahrtsverkehr zwischen Cannstatt und Heilbronn, wie sich aus den Verkehrszahlen Heilbronns für 1847/49 ergibt. Der Verkehr mit Mannheim weist im Gegensatz zu Cannstatt von 1847—49 zu Berg nur einen geringen Rückgang, zu Tal sogar eine weitere Zunahme auf, die jenen überwiegt. Wie sich in diesen Jahren der Verkehr Heilbronns mit den verschiedenen Plätzen, mit denen es in direkter Verbindung stand, im einzelnen verteilte, zeigen folgende Zahlen.

Die Haupteinfuhrartikel in Heilbronn waren 24547 Zentner Kaffee, 59652 Zentner raffinierter Zucker, 3381 Zentner Rohzucker, 8589 Zentner Reis, 6432 Rum, Arrak, Branntwein, 6420 Öl in Fässern, 4244 Harze, 3697 Soda, 5583 Farbhölzer, 4380 Baumwolle, 7920 Eichenrinde, 4431 Blei, 9784 Eisen gewalzt und geschmiedet, 7433 Eisengußwaren, 73166 Steinkohlen, 78189 Getreide Weizen. Die Hauptausfuhrartikel waren: 68860 Gipsmehl zum Düngen, 61606 Sägewaren, Bretter,

Digitized by Google

Güterverkehr des Heilbronner Hafens

Abgang

	zu Berg						zu Tal					
	Fahrzeuge			Güter in Ztr.			Fahrzeuge			Güter in Ztr.		
	Segelschiffe	Nachen	Dampfboote	Zollbar mit Begleitschein	im freien Verkehr	Zusammen	Segelschiffe	Nachen	Dampfboote	Zollbar mit Begleitschein	im freien Verkehr	Zusammen
1847	4	—	—	444	1080	1525	309	424	226	74	193232	193306
1848	2	—	—	1698	—	1698	337	516	310	87	210241	210328
1849	2	—	—	379	—	379	448	694	242	3	282656	282659

Ankunft

1847	620	811	226	69932	325380	395312	8				296	296
1848	613	917	310	47859	326576	374435	2				660	660
1849	636	939	242	72501	275476	347977	—					

Güterverkehr des Mannheimer Neckarhafens.

Durchgegangen zu Berg

im Jahre	Segelschiffe	Nachen	Güter im ganzen	Zucker	Kaffee	Getreide	Steinkohlen	Eisen	Tabak
1847	1450	1880	1290300	84520	29160	160320	401030	68248	11785
1848	1240	1412	930130	74112	23220	4496	416100	42126	12193
1849	806	964	729006	86030	31107	1125	280300	52716	11072

Durchgegangen zu Tal

im Jahre	Segelschiffe	Nachen	Güter im ganzen (ohne Brennholz)	Bausteine	Salz	Bretter Stück	Schleifsteine Stück	Stämme Stück	Brennholz Klaft.
1847	1860	8100	2176195	1476550	320617	752304	26301	69530	7516
1848	1795	6233	1705262	1000330	315526	427510	12590	38220	7600
1849	1571	4526	1293115	720512	236712	410630	17890	60050	5790

Digitized by Google

Güterverkehr des Heilbronner Hafens.

mit:	Amsterdam	Rotterdam	Köln	Bacharach	Bingen	Mainz	Worms	Frankfurt	Frankenthal	Ludwigshafen	Mannheim	Heidelberg	Eberbach	Cannstatt	Landw. Rohprodukte unbest. Herkunft	im ganzen
Ankunft.																
1847	5811	28673	78027	493	4308	7805	938	363		6087	56225	5482	5244	296	195856	395608
1848	5549	25637	65214		2150	7875	995		72	1750	30974	3296	6955	660	223968	375095
1849	5276	42214	79634	Koblenz 93	5429	11025	3829		184	5791	35840	2478	8469		147715	347977
Abgang.																
1847	4	279	3686	Duisburg		1344					7996	3463		1525	176534	194831
1848		277	6325			1363					10169	2310		1698	189884	212026
1849		960	5812	12054		1643					12678	2795	311	379	246686	283038

Digitized by Google

19393 Bruchspäne, 15681 Ölkuchen, 2878 Ölsaat, 1862 Papier, 2155 chemische Fabrikate, 806 Bleiweiß, 796 Pottasche, 5555 Steinsalz, 1002 Getreide, 1160 Merkantilgüter, 406 Instrumente. 1846 betrug der Versand Heilbronns an Steinsalz bereits 11564 Zentner, 1847 16280 Zentner. Das Salz, das auf der Achse von Wilhelmsglück bei Schwäbisch-Hall nach Heilbronn kam, war meist für die Sodafabriken in der Rheingegend bestimmt. Weit mehr Salz zum täglichen Gebrauch, sowie Koch-, Vieh- und Düngesalz ging jedoch von Wimpfen aus über Mannheim in den Rhein und Main. Weiter den Rhein hinab, über Koblenz hinaus, konkurrierte dann das westfälische Salz. Die Neckarsalinen produzierten damals: die Wimpfener Saline jährlich 220000, Rappenau 120000, Jaxtfeld-Friedrichshall 100000, Offenau 70000 Zentner.

Wenn in Mannheim der direkte Rhein-Neckarverkehr zu Berg sowohl wie zu Tal in den Jahren 1847—49 einen Rückgang bis fast auf die Hälfte aufweist, so drückt sich hierin der Einfluß der in Mannheim mündenden neuerbauten Eisenbahnen sowohl als Zufuhrwege wie als Konkurrenten aus. Vor allem aber auch die wirtschaftliche Krise jener speziell in den Neckaruferstaaten so bewegten[1] Jahre. Durch diesen Verkehrsrückgang war sie auch im Schiffergewerbe akut geworden.

Insbesondere auf dem Rhein war die Lage der Segelschiffer eine immer ungünstigere geworden. Auf der einen Seite hatten die wohlorganisierten kapitalkräftigen Großunternehmungen der Rheinschiffahrt, die sich in jenen Jahrzehnten gebildet hatten und über Schleppdampfer wie eigene große Transportschiffe verfügten, «den Wirkungskreis der

[1] Die innerpolitischen Ereignisse der Jahre 1848/49 führten in der Umgebung Eberbachs, dessen Bürger sich zur Bürgerwehr organisierten, auf dem Wege nach Hirschhorn zu einem, allerdings unblutigen Zusammenstoß zwischen den Reichstruppen, die zum Übersetzen über den Neckar Neckargeracher Schiffer requiriert hatten (nach mündlicher Auskunft eines derselben), und den mit der Offenburger Bürgerwehr vereinigten Eberbachern (Weiß, S. 198 ff.), wobei diese noch, ehe es recht zum Kampfe kam, flüchtlings kehrt machten und von den Eberbacher Abgeordneten (zur Nationalversammlung) nebst wenigen Bürgern und Schiffern in Sicherheit gebracht wurden. Sie kehrten auf Umwegen nach Eberbach zurück und gaben zu Haßmersheim auf dem Rathaus ihre Gewehre ab, von wo diese später den Reichstruppen ausgeliefert wurden (Weiß, S. 198 ff.). — In Heilbronn hieß, nicht ohne Charakteristik für die Verquickung politischer Ideale mit dem technischen Fortschritt, das 1842—1851 erscheinende, in der dortigen lebhaften demokratischen Bewegung führende Tageblatt: «Neckardampfschiff» (Dürr, S. 339). — Der Sprecher der demokratischen Turngemeinde Rudolf Flaigg, der Dichter der aufsehenerregenden «Bilder aus dem Proletariat», war späterhin Dampfschiffahrtskapitän auf dem Neckar (Dürr, S. 342).

Digitized by Google

Segelschiffahrt bald so sehr eingeschränkt, daß die Mehrzahl von ihnen einen ihren Leistungen entsprechenden Reingewinn nicht mehr erzielen konnten; sie befanden sich den Schiffahrtsgesellschaften gegenüber in einer ähnlichen Lage wie die Handwerker gegenüber der siegreichen Fabrikindustrie».[1] Auf der anderen Seite hatte der Konkurrenzkampf mit der Eisenbahn notwendigerweise zu Frachtherabsetzungen führen müssen. Bei diesen konnten sich die Segelschiffer, die kein Vermögen zuzulegen hatten und ohnehin schon durch die Frachtverbilligung der Remorqueure ruiniert wurden, nicht behaupten, im Gegensatz zu den großen Schiffahrtsunternehmungen, bei denen dies weit eher möglich war.[2] Auf dem Neckar war den Schiffern wohl die Konkurrenz der Großbetriebe erspart geblieben und auch die Dampfschiffahrt, die auf dem Rhein die Schiffer mehr oder minder ruinierte, hatte sich im wesentlichen nicht als schädlicher Wettbewerber gezeigt. Dagegen erwies sich die von Mannheim aus landeinwärts gebaute Eisenbahn von nun an als ein gefährlicher verkehrsentziehender Rivale der Neckarschiffahrt, besonders als mit Eröffnung der Eisenbahnlinie von Mannheim nach Bruchsal viele Güter dorthin per Bahn abgestoßen wurden und dann mit Frachtwagen auf dem abgabefreien Landwege (bezw. später seit 1853 direkt per Bahn bis Stuttgart) nach Württemberg befördert wurden.

Bereits 1847 waren darum die Neckarschiffer um Herabsetzung der Gewerbesteuern und vor allem um Erniedrigung der Neckarzölle eingekommen. In den folgenden zwei Jahrzehnten ist die Signatur der Neckarschiffahrt die Konkurrenz durch die Eisenbahn und, zu deren Abhülfe, die allmähliche Erleichterung und schließlich gänzliche Aufhebung der Neckarzölle, die von allen Interessenten gefordert wurde. Diese Forderungen um Aufhebung aller Binnenschiffahrtsabgaben und Beseitigung aller einem freien Verkehr hinderlichen Einrichtungen wurden, wie alle freiheitlichen Postulate der Zeit unter der Flagge der einigen Nation, aus allen deutschen Flußgebieten auf der in Frankfurt tagenden Nationalversammlung erhoben. Diese beschäftigte sich eingehend mit dem wichtigen, seit Frankreichs gouvernementalem Einfluß, also bereits ein halbes Jahrhundert, in allmählicher Lösung begriffenen Problem des Flußzollwesens und der Freigabe der Binnenschiffahrt. Zahlreiche Beschwerden und Anträge der Schiffer und vieler sonstiger Gewerbetreibenden, desgleichen von Uferbewohnern aus allen Orten am Rhein und seinen Neben-

[1] Eckert, S. 347.

[2] Es gärte selbst unter den Rheinschiffern; an mehreren Orten griffen Schiffszieher, Halfterer, Hafenarbeiter die Dampfschlepper, die ihnen ihre Einkünfte schmälerten, tätlich an, so daß Kapitäne und Steuerleute sich energisch wehren mußten (Eckert, S. 327).

Digitized by Google

flüssen, waren, bedeckt mit vielen tausend Unterschriften, an die Nationalversammlung eingegangen und von dieser dem volkswirtschaftlichen Ausschuß zugestellt worden. Diese Beschwerden richteten sich gegen die fernere Zulassung der Remorqueurs und der Schleppkähne auf dem Rhein[1], ferner gegen mehrfache Übelstände, welche die Flußschiffahrt hemmten. So wurde unter anderem die Rektifizierung des Neckarfahrwassers gefordert.[2] In einer «Vorstellung an die deutsche Nationalversammlung abseiten vieler Handelsvorstände und Schiffahrtskorporationen in Städten an der Elbe, Weser und Aller, des Rheins, Mains und Neckars und der Donau» überreichten am 21. Mai 1848 Handelsvertretungen von 32 der hauptsächlich beteiligten Verkehrsplätze Deutschlands der Nationalversammlung einen energischen Protest gegen die Weitererhebung der Flußzölle mit dem dringenden Ersuchen, die Versammlung möge das Prinzip aussprechen, daß die Fortdauer der auf den deutschen Strömen und ihren Nebenflüssen durch deutsche Einzelstaaten vom deutschen Verkehr bisher erhobenen Zölle und Abgaben mit der Nationalfreiheit nicht vereinbar und solche daher baldtunlichst zu beseitigen seien.[3] Der volkswirtschaftliche Ausschuß der konstituierenden Nationalversammlung überreichte den vereinigten Regierungskommissären einen Gesetzentwurf die Aufhebung der Flußzölle betreffend, ebenso Entwürfe von Anträgen bezüglich der in die Reichsverfassung aufzunehmenden Bestimmungen über die Wasserzölle. Danach sollten Erhaltung und Verbesserung des Fahrwassers dem Reich obliegen, ebenso sollte die Regelung der Flußzölle reichsgesetzlich erfolgen und zwar sollten die Uferstaaten berechtigt sein, «Wasserweggelder zu erheben, welche von der Reichsgewalt in der Art festgesetzt werden, daß jeder Uferstaat nicht mehr erhebe, als zum Ersatz der regelmäßigen Verwendung erforderlich ist».[4] Die Kommissäre der badischen und württembergischen Regierungen, für die in erster Reihe die Neckarverhältnisse in Betracht kamen, fixierten in einem Resumé vom 21. August 1848 ihren teils abweichenden Standpunkt dahin, daß sie zwar «die baldige Beseitigung der auf dem Schiffahrtsverkehr lastenden Abgaben für sehr wünschenswert halten, mit Rück-

[1] Unter anderem richtete ein Komitee der rheinischen Segelschiffer an die Nationalversammlung einen Appell, in dem vom «Kampf des arbeitsliebenden Mittelstandes gegen die Geldaristokratie des 19. Jahrhunderts», der «Arbeit gegen das Kapital», gegen die «schiffahrttreibenden Handelsleute im Dienste Mammons» die Rede war. Sie verlangten nicht weniger als den Untergang aller Aktiengesellschaften, das Verbot von Gütertransporten mit Hülfe von Dampfern, Konfiszierung der Remorqueure als Staatseigentum, Zusammenfassung aller Schiffahrttreibenden zu einer Innung mit Befähigungsnachweis (Borgius).

[2] Kommissionsbericht vom 1. September 1848. Mohls Handakten.

[3] Eckert, S. 305. — [4] Mohl, Kommissionsbericht, d. 21. August 1848.

Digitized by Google

sicht auf die Finanzverhältnisse der beteiligten Staaten jedoch es als eine billige Forderung ansehen, daß der Vollzug nicht früher beginne, als die Reichskasse imstande sein wird, den zu übernehmenden Verbindlichkeiten nachzukommen». «Da die von der Erleichterung der Flußschiffahrt zu erwartenden volkswirtschaftlichen Vorteile durch die Herstellung möglichster Verkehrsfreiheit im Innern Deutschlands wesentlich bedingt sind», verlangten sie, daß die Grundbestimmungen hinsichtlich der deutschen Zolleinigung in dem Reichsgrundgesetz festgestellt wurden.[1] Zwar waren mit Auflösung der Nationalversammlung auch die prinzipiellen Beschlüsse über die Regelung der Binnenschiffahrtsabgaben für den Augenblick zugleich mit der Reichsgründung illusorisch geworden. Aber gleich dieser und im inneren, auch zeitlichen Zusammenhang mit ihr fanden sie in den nächsten Jahrzehnten ihre etappenweise Durchführung. Jede Station auf dem Wege zur nationalstaatlichen Einigung wird gleichzeitig zu einer neuen Etappe der Zollbefreiung der Flußschiffahrt.

Für die Neckarschiffahrt war inzwischen die Konkurrenz der Eisenbahn in ein weiteres gefährliches Stadium vorgerückt. Es handelte sich um die Fortführung der badischen Bahn und deren Anschluß an Württemberg. Mit anderen Worten um den völligen Ausbau einer direkt von Mannheim aus ins württembergische Land nach Stuttgart mit der Neckarstraße konkurierenden Bahnlinie. Die württembergische Kammer der Abgeordneten hatte unter Genehmigung des Vertrages über den Eisenbahnanschluß an Baden beschlossen, «gegen die Staatsregierung die Erwartung auszusprechen, daß sie alle ihr zu Gebote stehenden Mittel in Anwendung bringen werde, um die Konkurrenzfähigkeit der Straße, die von Mannheim zu Wasser bis Heilbronn nach Bietigheim führt, mit der Eisenbahnlinie Mannheim-Bruchsal-Bietigheim, namentlich in dem Falle, wenn sie durch exceptionelle Tarifsätze in Baden oder durch andere Begünstigung der Linie Mannheim-Bruchsal gestört werden sollte, wiederherzustellen». Gleichzeitig beschloß die Kammer zu erklären, «daß nach ihrem Dafürhalten nach Vollendung der fraglichen Verbindungsbahn die Neckarschiffahrt faktisch nicht mehr belastet sein sollte».[2] Die erste Kammer trat dem Beschlusse bei mit dem Bemerken, daß die gänzliche Abschaffung der Neckarzölle den Verkehr mit der Wasserstraße von und nach Heilbronn sehr erleichtern und der Staatskasse das Opfer der Rückvergütung ersparen werde.[3] Diese Rückvergütungen wurden württembergischerseits alsbald vom 1. Oktober 1851 an[4] aufgehoben, als, mit Rücksicht auf die neue

[1] Mohl, Handakten. — [2] Protokolle der II. Kammer, 28. Mai 1851.
[3] Protokolle der I. Kammer, 10. Juni 1851. Mohl, S. 2.
[4] Staatsanzeiger 1851, N. 228.

Digitized by Google

badisch-württembergische Bahnverbindung, sowie infolge einer Herabsetzung der Rheinzölle und einer neuen Mainzollermäßigung, Baden den Neckarzoll zu Berg zur ganzen Gebühr von 6 zuerst auf 4, dann nach einer Berichtigung der Berechnung auf $3^{8}/_{10}$ Kr., den Neckarzoll zu Tal zur ganzen Gebühr von 4 auf 3, dann auf $2^{7}/_{10}$ Kr. vom 1. Oktober 1851 bezw. 8. November 1852 an herabsetzte.[1] Die für die Neckarschiffahrt ungünstige Folge war, daß die Berggüter jetzt den — allerdings ermäßigten — vollen Neckarzoll von $3^{8}/_{10}$ Kr. ohne Rückvergütung, also tatsächlich $^{18}/_{10}$ Kr. mehr als vor dem 1. Oktober 1851 bezahlen mußten, und ebenso die Talgüter mit $2^{7}/_{10}$ Kr. um $^{7}/_{10}$ Kr. mehr als bisher.[2] Die Folgen machten sich erst bei Eröffnung der neuen bis Bietigheim fortgeführten Bahnstrecke am 1. Oktober 1853 recht fühlbar. Mit dem Eintritt dieser Wettbewerbung mußte die Last der Neckarzölle eine ganz andere Bedeutung gewinnen, als sie bis dahin hatte, solange die Neckarschiffahrt nur mit dem teuerern Landtransport auf Chausseen zu rivalisieren hatte. Mit der Eröffnung der Eisenbahnkonkurrenz wurden die Neckarzölle notwendig ein schweres Gewicht in der Wagschale zum Nachteile der Schiffahrt.[3]

Für die Güter, welche der Heilbronner Eigenhandel oder dessen engeres Hinterland empfing und versandte, blieb allerdings der Wassertransport billiger und konkurrenzfähig. Dagegen für die Güter, deren Bestimmung oder Herkunft das Innere Württembergs war, also für den Verkehr Cannstatts, Stuttgarts und den Durchgangsverkehr nach der Schweiz und den Donauländern, erwies sich die direkte Eisenbahnverladung von Mannheim nach Stuttgart und darüber hinaus als vorteilhafter als der Wasserumweg über Heilbronn.[4] So berechnete Mohl

[1] Mohl, S. 2. Schanz, S. 215. — [2] Mohl, S. 2. — [3] Mohl, Eingabe 1856.

[4] Genau detaillierte Berechnungen für Wasser- und Bahntransport, speziell für die Neckarroute finden sich in dem von Moritz Mohl verfaßten sehr ausführlichen, die gesamte Rheinschiffahrt unter dem Gesichtspunkt der Bahnkonkurrenz mitbehandelnden «Bericht der Volkswirtschaftl. Kommission der Kammer der Abgeordneten über zwei Gesuche der Wanderversammlung der Gewerbevereine und des Handlungsvorstandes zu Heilbronn um Verwendung bei der königl. Regierung für Erhaltung der gefährlichen Neckarschiffahrt», ausgegeben 20. August 1855. Mohl hatte, wie er selbst anführt, «in mehreren zum Teil Monate dauernden Aufenthalten in Heilbronn in den letztverflossenen Jahren sowie vielfach in Cannstatt und bei einer Reihe der angesehensten Handlungshäuser in Stuttgart über diesen Gegenstand eine große Menge der zuverlässigsten Auskünfte und Notizen gesammelt und bei allen mit dem Schiffahrtsverkehr beschäftigten Personen, insbesondere aber Kaufleuten, Fabrikanten, Spediteuren, Güterbestättern, Schiffern etc. sich darüber zu unterrichten bemüht». Das diesbezügliche umfangreiche Material seiner in der königl. Bibliothek Stuttgart befindlichen Handakten wurde vom Verfasser eingehend benutzt.

Digitized by Google

in detaillierten Angaben die gesamten Transportkosten für Kaffee bei Wasserverladung bis Heilbronn und dort anschließendem Bahntransport nach Stuttgart auf 30,15 bis 33,65 Kr., bei direktem Bahntransport von Mannheim auf 31 5/8 bis 32 9/10 Kr.; als Resultat ergab sich, daß z. B. in Kaffee die Zufuhren von 50400 Zentner im Jahre 1852 und 49 238 Zentner im Jahre 1853 auf 34 408 Zentner, der verzollte Versand zu Lande von 23 177 und 20 192 auf 7165 Zentner im Jahre 1854 zurückgingen. Die Abnahme der Kaffeetransporte in Heilbronn von zirka 16 000 Zentnern war lediglich auf die Ablenkung des zur Weiterspedition bestimmten Kaffees von der Neckarstraße zu rechnen, zumal Heilbronns Eigenverbrauch in den zwei Jahren ganz erheblich zunahm. Bei raffiniertem Zucker lagen die Frachtverhältnisse hinsichtlich der beiden Transportwege ganz wie beim Kaffee, und ähnlich weist auch das Verkehrsergebnis einen Rückgang des zur Ausladung in Heilbronn eintreffenden raffinierten Zuckers von 81 530 im Jahre 1852 und 77 257 im Jahre 1853 auf 51 548 im Jahre 1854 auf, darunter des zollbaren bezw. unter Zollkontrolle anlangenden, d. h. der von Holland kommenden, bezw. nach der Schweiz bestimmten Sendungen von 14 128 im Jahre 1852 bis auf 673 Zentner, dementsprechend des zu Land von Heilbronn verladenen von 13855 im Jahre 1852 und 17 213 im Jahre 1853 auf 843 im Jahre 1854. Für Rohzucker war der direkte Bahntransport bei 24 5/8 bis auf 26 1/8 Kr. Transportkosten noch günstiger gegenüber 25,78 bis auf 29,38 bei Benutzung des Neckars. Für Baumwolle betrugen die Kosten des direkten Bahntransportes 24 5/8 bis 26 1/8 gegen 26,15 bis 29,65 auf der Neckarroute. Dementsprechend gingen die Baumwollverladungen von Mannheim seit Herstellung der Bruchsaler Bahn auf diesen Landweg über, und die Ankünfte der zur Ausladung bestimmten Baumwolltransporte gingen in Heilbronn in den Jahren 1852—54 von 58 299 und 55 285 auf 23 945 zurück, darunter an zollbarer d. h. von Holland direkt eingehender, meist zum Bahnversand bestimmter Ware von 49 674 und 46 718 auf 10 983 Zentner; die auf dem Landweg weiter transportierte Baumwolle betrug 1852 25186, 1853 24006 und 1854 7100 Zentner und auch diese geringen Mengen wären dem Neckar nicht mehr zugefallen, hätten nicht eisenbahntechnische Schwierigkeiten eine volle Ausnutzung des neuen Schienenweges 1853 noch wesentlich behindert. Allein an Baumwolle gingen die Zufuhren zu Berg von 1852 bis 1854

in Heilbronn	von	58299	auf 23945
in Cannstatt	von	28571	auf 2182
im ganzen	von	86870	auf 26127,

also innerhalb von 2 Jahren um 60000 Zentner zurück. Von solchen

Digitized by Google

Hauptartikeln abgesehen, erlitt die Wasserroute merkliche Einbuße vor allem an wertvollen Transportgütern, deren hohe Flußversicherungskosten eine Konkurrenz mit dem Schienenweg ganz ausschlossen. So betrugen die Bezugskosten für Indigo via Heilbronn 46,80 bis 50,30 kr., dagegen via Mannheim nur $33^3/_8$—$34^7/_8$ kr. — Wenn trotzdem, wie sich aus der folgenden Aufstellung über die in Heilbronn aus- und eingeladenen Güter (ohne Durchgangsverkehr) von 1843—1854 ergibt, Heilbronn eine wesentliche Zunahme seines Berg- und Talverkehrs seit Eröffnung des Eisenbahngüterverkehrs von und nach Heilbronn aufweist, und zwar zum Teil in genauer zeitlicher Parallele zu der 1848 von Heilbronn bis Süßen, 1850 bis Friedrichshafen, 1853 bis Bruchsal erfolgten Fortführung der Anschlußbahn, die Heilbronn zu einer günstigen Verkehrszentrale erhob, so hat dies mehrfache, günstig zusammenwirkende Ursachen, die das Zahlenergebnis zum Teil erst in rechtem Licht beleuchten.

(Tabelle siehe folgende Seite.)

Das Anwachsen der direkten Hollandbezüge steht zunächst in wechselwirkendem Zusammenhang mit der noch stärkeren Abnahme der Bezüge aus den anderen rheinischen Häfen. Gerade weil diese letzteren nach Stuttgart, ins Oberland, nach Bayern und der Schweiz bestimmten Speditionsgüter sich von der Neckarroute abwandten, machte der Heilbronner Handelsstand alle Anstrengungen, um seine direkten Verbindungen mit Holland zu erhalten und heben, alle seine Bezüge aus Holland direkt durch die Heilbronn-Holländer Beurt gehen zu lassen und den Abstoß der Güter in den Rheinhäfen nach Möglichkeit zu vermeiden. Ein wesentlicher Teil des Zuwachses des Schiffahrtsverkehrs von Heilbronn entfällt vor allem auf dessen gesteigerten Konsum und Eigenhandel, insbesondere auch auf seine dank der Eisenbahnverbindung gestiegene Fabriktätigkeit. Allein die Hafenankünfte Heilbronns an Steinkohlen stiegen von ca. 74000 Zentner 1843 auf ca. 95000 Zentner 1848, ca. 127000 Zentner 1850, ca. 313000 Zentner 1854; von letzteren war fast die Hälfte für den Bedarf Heilbronns bezw. dessen Absatz aufs Land bestimmt, so daß einschl. des Konsums der dicht unterhalb Heilbronns gelegenen Fabriken, deren Bezüge nicht durch den Hafen gingen, Heilbronns Steinkohlenbedarf kaum unter ca. 300000 Zentner betragen haben dürfte. Für Heilbronns Talverkehr bedeutete vor allem die vermehrte Spedition von Salz aus den benachbarten Salinen nach dem Rhein eine erhebliche Verstärkung; sie stieg von 555 Zentner 1844 bis 1846 auf 11631 Zentner, 1850 auf 25737 Zentner, 1853 auf 41796 Zentner, 1854 auf 130173 Zentner. Auch die Verschiffung an Ölkuchen stieg durch die günstigen Eisenbahnzufuhren Heil-

Digitized by Google

Im Heilbronner Hafen wurden ausgeladen

im Jahre	Summa	Güter bekannter Herkunft								Rohprodukte				
		im ganzen	Holland			Köln	Mainz	Mannheim	Ludwigshafen	im ganzen (unbest. Herk.)	Steinkohlen	Getreide	Lohrinde	Brennholz
			insgesamt	Amsterdam	Rotterdam									
1843	357294,93	179522	41825	10267	31557	46754	16153	36464	12600	177772	73948	40869	14817	22721
1844	327109,04	170191	35776	2119	33657	53291	12273	41387	6572	156918	53782	48636	11460	9865
1845	323533,74	181238	41627	3601	37426	60548	10507	43984	4403	142295	69777	13998	12885	6505
1846	318061,13	165863	29349	5000	29349	49119	6638	39654	6342	152198	59326	50337	11565	13210
1847	395609,01	199753	34486	5811	28674	78027	7805	56225	6087	195856	73166	92781	7920	4250
1848	376542,47	152574	31185	5548	25636	66482	7899	31128	1749	223968	94897	1282	9590	14865
1849	350743,93	203028	49490	5276	42214	81049	11072	37065	5853	147715	83000	450	16115	18250
1850	456815,19	277568	52361	4711	47649	94557	17594	67567	19913	179246	127334	—	13910	19305
1851	813731,38	352590	74517	6385	68131	86863	21547	89242	53012	461141	112005	281105	15180	19525
1852	1253094,63	567924	78495	9583	68912	153051	27400	175832	84370	685170	228700	378125	18825	19180
1853	978426,99	638176	77285	21488	55797	102282	22742	302244	90296	340250	231111	29230	15490	49590
1854	806569,86	441708	167312	22058	145253	97074	11624	95363	38161	364861	312773	51119	8260	36440

Digitized by Google

Im Heilbronner Hafen wurden verladen

Im Jahre	Summa	Güter nach bestimmten Häfen	Rohprodukte						
			(nach unbest. Bestimmungsort) im ganzen	Bretter	Steinsalz	Ölkuchen	Mühl- und Bausteine	Gipsdünger und Äscherich	Getreide
1843	171070,39	14879	156191	62226	—	17348	10222	51620	2514
1844	187691,62	16107	171584	61606	555	15681	19399	68278	1002
1845	155197,42	13861	141336	61516	480	16280	11249	42833	1532
1846	198317,32	18214	180103	71375	11631	17679	9462	69009	716
1847	194831,20	18297	176534	70272	14117	21992	7358	52610	2289
1848	212026,84	22142	189884	45634	13203	22781	6633	54775	29840
1849	283038,12	36352	246686	87902	14664	27977	3632	69191	46631
1850	434895,75	58191	376704	147196	25737	39518	8397	80430	88311
1851	359869,44	60604	299265	147120	29106	36625	10160	69460	28571
1852	432567,71	66596	365971	186274	33370	45195	14805	100558	7905
1853	818305,39	94389	723916	567968	41796	42166	13377	59735	13666
1854	791887,97	159571	632316	422966	130173	62170	25535	67270	23698

Digitized by Google

bronns von 23764 Zentner im Jahre 1836, 1850 auf 39518 und 1854 auf 62170 Zentner. — Der Hauptteil des Zuwachses von Heilbronn ging aber auf Kosten der oberen Neckarschiffahrt und der Spedition von Cannstatt, dessen Verkehr damals seinen Todesstoß erhielt. Der Güterverkehr zu Berg ging auf den billigeren oder bei gleichen Transportkosten jedenfalls doch schnelleren Schienenweg über; für die Talladung, die unmöglich ohne Rückfracht für die Rentabilität des Schiffahrtsverkehrs ausreichte, fehlte es dadurch an hinreichenden Transportmitteln, so daß die Güter zum Teil auf dem Landwege bis nach Heilbronn gingen, und von dort aus erst den Wasserweg benutzten. Der direkte Verkehr Heilbronns mit Cannstatt beschränkte sich nach beiden Richtungen auf ein Mindestmaß von Gütern. Die Zufuhren und Verladungen Cannstatts gingen vielmehr direkt von bezw. nach den Rheinhäfen und Mannheim. Cannstatts Bergverkehr machte, wie nachfolgende Zahlen zeigen, in den Jahren 1843—1855 eine Kurve, ausgehend von ca. 324000 Zentner, durch, deren Scheitelpunkt 1847 mit 561000 Zentner erreicht ist, während der absteigende Ast bis 132500 Zentner im Jahre 1855 zurückführt; an diesem Rückgang sind vor allem Steinkohlen beteiligt, die jetzt in großer Menge in Heilbronn in Eisenbahnwagen umgeladen und weiter transportiert wurden, und von 147147 Zentner im Jahre 1847 auf 76780 Zentner im Jahre 1854 zurückgingen.

(Tabelle siehe folgende Seite.)

Cannstatts Talverkehr, der von 1847—1855 auch um 136000 Zentner, um mehr als ein Drittel zurückging, hatte vor allem an mangelnder Schiffsgelegenheit, speziell für den Bretterhandel der Cannstätter Spediteure zu leiden. Das hatte zur Folge, daß diese noch weiter einen Teil der ohnehin schon zum großen Teil seit der Bahneröffnung direkt bis Heilbronn gehenden Illerbretter, die die Cannstatter Speditionshandlungen als Rückladung von Ulm bisher bezogen hatten, für den Schiffsverkehr verloren und in Flößen auf dem Neckar herabflößten. So ging allein der Schiffstransport an Brettern von 308241 Zentner, 1846 bis 1854 auf 106403 Zentner zurück und der Brettermarkt zog sich mehr und mehr von Cannstatt nach Heilbronn zurück, zumal sich dort noch ein bedeutender Bretterhandel aus den Wäldern der Umgegend ausbildete, «ein Handel, welcher teils in den Händen von Heilbronner Bretterhandlungen war, teils in der Form betrieben wurde, daß Schiffer die Schnittware, deren sie für ihren Handel Neckar- und Rheinabwärts bedurften, bei den Sägemühlbesitzern zu Hall etc. bestellten[1]». Auch Cannstatts Talverschiffung an Mühl- und Bausteinen, die sich

[1] Mohl, S. 80.

Digitized by Google

von 1851—54 von 30415 bis auf 64456 Zentner reichlich verdoppelten, wären, ebenso wie in Heilbronn, noch bedeutender gewesen, hätte es nicht wegen der mit der Bahneröffnung verringerten Bergtransporte an Schiffen zur Talladung gefehlt. — Der gesamte Neckarverkehr wurde von Moritz Mohl in seinem Bericht an die Kammer von 1855 dahin beurteilt, «1. daß die Schiffahrt zu Berg nach Cannstatt zum größerenTeile zugrundegerichtet ist, daß namentlich die Bergtransporte in Zucker, Kaffee, Baumwolle, Twisten, Eisen, Drogerien, Rohtabak, Tran u. s. w. nur noch einen kleinen Teil ihrer früheren Blüte haben, insbesondere aber seit Eröffnung der Bruchsaler Verbindungsbahn ganz gesunken sind; und daß die Schiffahrt von Cannstatt zu Tal darunter, wenn auch nicht in gleichem Grade, doch ebenfalls sehr Not leidet, daß daher die Verschiffungsgelegenheiten zur Ausfuhr in Cannstatt sehr abgenommen haben; 2. daß in Heilbronn zwar seit Eröffnung der Nordbahn die Schiffahrt zu Berg und zu Tal um vieles mehr zugenommen hat, als sie in Cannstatt abgenommen hat, daß aber mit der Eröffnung der Bruchsaler Eisenbahn eine Wendung zum entschiedenen Nachteil des Heilbronner Schiffahrtsverkehrs in Kaufmannsgüter eingetreten ist und namentlich die Spedition den Neckar hinauf nach Heilbronn und von da per Eisenbahn durch beinahe alle Rubriken durch entweder aufgehört oder sich noch auf ein geringes vermindert hat. Wenn dieselbe nicht ganz aufgehört hat, so verdankte es die Neckarroute nachweisbarer Weise hauptsächlich dem Umstande, daß die Umlegung der badischen Schienengeleise zeitweise den Verkehr auf der badischen Eisenbahn beschränkte, und daß bei einem starken Güterandrange in Mannheim es mitunter schneller fördert, wenn man einzelne Partieen, Speditionsgüter in Mannheim einschifft und den Neckar herauf nach Heilbronn oder Cannstatt gehen läßt, was aber eben keinen regelmäßigen Schiffahrtsverkehr begründet, mit welchem einer Wasserstraße allein geholfen ist.»

Cannstatt		
1821 bis 1855	zu Berg	zu Tal
1821	13100	
22	15769	
23	16192	
24	24179	
25	16680	
26	16646	
27	18383	
28	24975	
29	44589	
1830	45207	
31	51378	
32	48198	
33	71302	
34	59162	
35	126882	78266
36	177824	159779
37	131063	140953
38	185325	202582
39	215549	204480
1840	194072	140184
41	222050	225653
42	153591	176210
43	324208	287970
44	408881	228840
45	359855	296064
46	326374	335230
47	161001	319779
48	358409	172590
49	185192	139439
1850	260416	213521
51	284095	235065
52	284596	219693
53	197770	240480
54	150548	212680
55	132566	183737

Digitized by Google

Daß diese ungünstige Entwickelung von den Nächstinteressierten, von Schiffern und Speditionshandel, nicht ruhig mitangesehen wurde, versteht sich angesichts der für sie vitalen Bedeutung dieser Vorgänge von selbst. Als Gegenmittel erschien ihnen eine Ermäßigung bezw. völlige Aufhebung der Flußzölle, wonach sie mit allen Mitteln drängten. In der Tat wäre bei Erlaß der Neckarzölle der Wasserweg wenigstens hinsichtlich der Transportkosten wieder konkurrenzfähig geworden; der Vorsprung der Bahnverladung wäre bei der Mehrzahl der Frachtgüter dadurch wieder ausgeglichen worden. Denn die badischen Neckarzölle betrugen von Gütern zur ganzen Gebühr zu Tal 2,7 Kr., zu Berg 3,8 Kr., wohingegen die Schiffer für die Neckarstrecke bis Heilbronn an Fracht zu Tal 8 Kr., zu Berg bei direktem Transport aus dem Rhein nur $8^1/_2$, bei Einladung in Mannheim 9 Kr., bezw. in letzterem Falle im Jahre 1855 wegen der hohen Haferpreise mit einer Teuerungszulage 10 Kr. erhielten. Das gleiche Mißverhältnis zwischen Schiffsfracht und Zollbelastung bestand für die vom Rhein verladenen Güter; so waren 1854 die Güter zur vollen Gebühr von Rotterdam bis Heilbronn mit $25^8/_{10}$ Kr. Rhein- und Neckarzöllen belastet, wogegen die Schiffsfracht für diese Strecke z. B. für Rohzucker $36^1/_2$, Kaffee $39^3/_{10}$, Baumwolle $39^9/_{10}$ Kr. betrug und 1855 wegen des durch hohe Haferpreise verteuerten Schleppzolls um 2 Kr. per Zentner aufgebessert wurde.[1] — In beweglichen Klagen kamen die Schiffer um Aufhebung der Abgaben an Zöllen und Rekognitionsgebühren auf dem Neckar ein und führten im wesentlichen zutreffend, wenn auch in begreiflicher Übertreibung in einer Eingabe von 1853[2] die wirtschaftlichen Folgen des Rückgangs bezw. des vollen Eingangs der Neckarschiffahrt auch für die anderen Gewerbe an, der zu einer Verarmung des Odenwalds führe, insofern die Neckarschiffahrt vielen Sägemühlen im Odenwald Beschäftigung gebe und die zahlreichen Gipsgruben am Neckar mit denen am Main und Mosel konkurrenzfähig mache; vom Fortbestand der Schiffahrt sei auch derjenige zahlreicher Schiffsreiter, Schiffszimmerleute, Nagelschmiede, Seiler, Bäcker, Metzger und Wirte längs des Neckars abhängig, die Schiffer selber seien aber bei Aufhören der Schiffahrt ruiniert, da dann ihre Fahrzeuge nur noch ihren Holzwert hätten. Zutreffend wohl, indes ein herzlich schwacher Trost war der Bescheid[3]: «Es liegt einmal in der Natur solcher alle gesellschaftlichen Verhältnisse umgestaltenden Erfindungen des menschlichen Geistes, wie die Eisenbahn, daß sie dem einen Teile giebt und dem anderen Teile nimmt, und ihrem Einflusse könne sich kein Mensch entziehen; allein so weit

[1] Mohl, S. 4. — [2] Großherz. Archiv Darmstadt. Mohls Handakten.
[3] Mohl, Handakten.

Digitized by Google

die Möglichkeit gegeben ist, nachteilige Wirkungen für ganze Klassen der Bevölkerung zu paralysieren, so weit würde gewiß jede weise Regierung hiezu die Mittel in die Hand geben.» Im übrigen aber erledigte die badische Regierung die Eingabe damit, «daß die Erfahrung wohl lehren müsse, ob die Neckarschiffahrt unter der Mitbewerbung der Eisenbahn leide und ob daher die erbetene Erleichterung sich als Bedürfnis wirklich erweisen wird». Diese Erfahrung hatte, wie die Schiffer später in einer von Moritz Mohl abgefaßten Eingabe von 1856 mit gutem Recht in bitterer Erkenntnis der Lage sagen durften, «uns nunmehr im Laufe von dritthalb Jahren nur allzu eindringlich belehrt, daß unsere Besorgnisse leider nicht unbegründet waren, und wir sehen, wenn uns eine allergnädigste Enthebung von der Last der Neckarzölle nicht zu Teil werden sollte, dem schnell zunehmenden Verfall der Neckarschiffahrt und der wichtigen Nahrungsquellen, welche längs des ganzen badischen Neckars von der Schiffahrt abhängen, mit betrübendster Sicherheit entgegen». Indes war Baden zunächst weder für eine Ermäßigung noch für einen völligen Verzicht seiner Neckarzölle zu haben, deren Erträgnisse nur schätzungsweiso daraus zu entnehmen sind, daß insgesamt auf den badischen Nebenflüssen, und zwar auf dem Neckar, Main, der Kinzig, Murg und Enz und dem Rhein von Basel bis Konstanz

	die Einnahmen	Lasten der Verwaltungskosten	Rest-Reineinnahme
1842	141 007 fl.	8192 fl.	131 814 fl.
1847	156 727 »	7073 »	149 654 »
1858	119 890 »	5812 »	114 078 »

letztere im Durchschnitt der Jahre 1845/57 130 491 fl. betrugen, wobei ein großer Teil dieser bedeutenden Wasserzolleinnahmen fraglos auf den Neckar entfällt[1]. Jedenfalls standen die badischen Neckarzolleinkünfte — im Gegensatz zu den Bestimmungen der Wiener Kongreßakte — in keinem Verhältnis zu den relativ geringen Aufwendungen für die Unterhaltung der Wasserstraße und Leinpfade, die nach den steten Klagen der Schiffer recht im argen lagen und «die badische Neckarwasserstraße zum Muster einer solchen, wie sie nicht sein soll[2]», machten. Baden konnte sich dabei nur zum Teil auf die Erklärung im Schlußprotokoll

[1] Regenauer, der Staatshaushalt des Großherzogtums Baden. Karlsruhe 1863. Für den Rhein betrugen:

	die Einnahmen	Lasten u. Verwaltungskosten	Reineinnahmen
1842	94 884	66 479	28 404
1847	93 000	84 627	8 373
1858	130 093	124 061	5 812

[2] Mohl, Handakten.

Digitized by Google

zur Neckarschiffahrt-Ordnung vom 1. Juli 1842 stützen, wonach die Neckaruferstaaten, indem sie sich «in Art. II der Schiffahrts-Ordnung zur Instandhaltung des Strombettes verbinden, damit keine weitere Verbindlichkeit eingehen, als sie in Hinsicht auf den Rhein nach Art. 67 der Rheinschiffahrts-Ordnung den Rheinuferstaaten obliegt und daß darum namentlich auch eine Hinwegräumung der im Strombett befindlichen Felsen auf Grund des Art. keineswegs verlangt werden könne». Im Gegensatz zu dieser rein finanzwirtschaftlichen Ausnützung der Neckarstraße von seiten Badens sollte Württemberg durch Erleichterung der badischen Zollbelastung auf dem Wege einer entsprechenden Rückvergütung aus der württembergischen Staatskasse seine früher schon bekundeten erheblichen verkehrswirtschaftlichen Interessen an der Neckarstraße von neuem auf gleiche Weise einsetzen. Nur jetzt insofern in größerer fiskalischer Selbstverleugnung, als es ja galt, mit württembergischen Staatsmitteln badische Einkünfte auszugleichen, mit dem schließlichen Endzweck, der fiskalischen württembergischen Eisenbahn auf der Strecke Heilbronn-Stuttgart bezw. auf der badisch-württembergischen Bahn bis zur Grenze die Gütertransporte zugunsten der privaten Neckarschiffahrt zu entziehen. Mehrfache Eingaben, so der «Wanderversammlung der Gewerbevereine an die hohe Ständeversammlung um ihre Verwendung bei der königlichen Staatsregierung für Erhaltung der gefährdeten Neckarschiffahrt» vom 12. Juni 1854 und des «Handlungsvorstandes zu Heilbronn um landständische Verwendung bei Königlicher Staatsregierung für teilweise zu erneuernde Wiedererstattung bezahlter badischer Neckarzölle aus Staatsmitteln» vom 31. März 1854 bezw. 24. Mai 1855 legten der württembergischen Regierung die Weitergewährung der Zollrückvergütungen nahe nnd die volkswirtschaftliche Kommission der württembergischen Kammer formulierte durch Moritz Mohl in einem Bericht über die letztgenannten Eingaben vom 20. August 1855 die Anträge an die württembergische Staatsregierung dahin: «1) Die hohe Kammer wolle der K. Staatsregierung die Bitte vortragen, bei den deutschen Rheinuferstaaten die dringendsten Schritte zu thun zu dem Zwecke, daß der Rhein womöglich nach dem Vorgange Hollands von Wasserzöllen und Rekognitionsgebühren ganz befreit, jedenfalls aber die Rheinzölle von ausländischen Gütern auf ein Minimum herabgesetzt und von den Erzeugnissen des Rheins und seiner Nebenflüsse ganz aufgehoben werden», was nach dem bestehenden Vertrage mit Baden die entsprechenden Erleichterungen der Neckarschiffahrt von selbst mit sich bringen würde; 2) «die hohe Kammer wolle die K. Staatsregierung ersuchen, sich von der badischen Staatskasse über die Einnahmen an Neckarzöllen und über die von denselben auf die Neckarwasserstraße verwendeten Kosten

Digitized by Google

Kenntnis zu verschaffen, und wenn ein Mißverhältnis zwischen beiden sich ergebe, im Sinne und Geiste der Wiener Congreßakte auf Herabsetzung der Neckarzölle oder auf die Ausführung solcher Arbeiten zur Verbesserung der Wasserstraße zu dringen, welche den Einnahmen an Neckarzöllen entsprechen; 3) wolle die Kammer die K. Staatsregierung bitten a) für die in dem Eisenbahntarif in Klasse II gesetzten Gegenstände an dem Neckarzoll zur vollen Gebühr von 3,8 Kr. dem Gesuche der Bittsteller entsprechend 2,6 Kr. zu vergüten; b) für andere Güter zur vollen Neckarzollgebühr von 3,8 Kr. eine Vergütung von 1,8 Kr. eintreten zu lassen und c) für Thalgüter zur vollen Gebühr von dem vollen Neckarzoll zu 2,7 Kr. je 0,7 Kr. per Zentner zu vergüten». Hierdurch würde im wesentlichen der Zustand wieder hergestellt sein, wie er durch Verfügung des K. Finanzministeriums vom Jahre 1851 aufgehoben wurde. — Indes konnte die württembergische Regierung sich vor allem auch angesichts der ungünstigen Finanzlage hierzu nicht entschließen, zumal als 1857 die schwere wirtschaftliche Krisis eintrat. Diese im Zusammenhang mit einem starken Wassermangel jener Jahre suchte auch die Neckarschiffahrt schlimm heim. Insbesondere hatte der Dampfschiffahrtsbetrieb darunter zu leiden, der ohnehin wegen der wachsenden Eisenbahnkonkurrenz immer weniger lohnend wurde. In dem verkehrsgünstigen Jahre 1847 hatte man sich zur Anschaffung eines vierten Dampfbootes entschlossen, das unter Beteiligung der Stadt Heilbronn mit weiteren 25 Aktien im Betrage von 5000 fl. 1848 in Betrieb gesetzt wurde. Als im Juli 1848 die Eisenbahn von Heilbronn nach Stuttgart eröffnet wurde, konnten also täglich zwei Dampfschiffe von Heilbronn nach Heidelberg in 6—7 Stunden, bei hohem Wasser in 5 Stunden und von Heidelberg zu Berg ebenfalls zwei Boote abfahren; von letzteren verließ das eine morgens um 6, das andere nachmittags zwischen 1 und 2 Uhr Heidelberg und blieb auf der 12—13stündigen Fahrt nach Heilbronn in Neckarelz über Nacht. 1852 wurden dann zwei weitere neue Neckardampfboote in Betrieb gesetzt, die ohne bezw. mit Aufenthalt in 5 bezw. 6 Stunden abwärts, in $9^1/_2$ bezw. $10^1/_2$ Stunden aufwärts die Neckarstrecke bis Heilbronn zurücklegten. Die Bergfahrt war durch ihre lange Dauer gegenüber der ebenso raschen wie in der landschaftlich schönen Umgebung angenehmen Talfahrt im Nachteil; diesen suchte die Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Personenverkehr durch einen geringeren Beförderungssatz zu Berg wett zu machen. Indes wurden trotz dieses Preisunterschiedes die Neckardampfboote für die Talfahrt von der doppelten bis dreifachen Personenzahl als wie für die Bergfahrt benutzt. Das hatte zur Folge, daß die Boote sowohl durch das Gewicht der Personen, wie das bis zu zwei Zentner frei be-

Digitized by Google

förderte Gepäck der Reisenden, zumal der damals dieses Verkehrsinstitut in großer Zahl benutzenden Auswanderer, zu Tal viel mehr belastet und darum zu Berg darauf angewiesen waren, sich durch entsprechende billigere Frachtsätze größere Transportmengen zu sichern. Auf diese Weise erklärt es sich, daß die Dampfbootfrachten auf dem Neckar[1] im Gegensatz zu allen anderen Wasserfrachten für Personen sowohl wie für Güter zu Berg billiger waren als zu Tal, und zwar für gewöhnliche Güter stromab 24, stromauf 20 Kr., für bestimmte voluminöse Gegenstände stromab 36 Kr., stromauf 30 Kr. Dazu kamen dann noch die Neckarzölle hinzu, sowie Speditionskosten für diejenigen Güter, die vom Rhein versandt bezw. dorthin bestimmt auf dem Neckar zum Zwecke beschleunigter Beförderung Dampfkraft benutzen mußten und, da die Schleppdampfer und Güterdampfboote des Rheins wegen ihres Tiefgangs auf dem Neckar nicht verkehren konnten, andererseits die Personendampfboote des Neckars an diesen gebunden waren, in Mannheim bezw. Heidelberg durch die Hände von Spediteuren gehen mußten. Um die damit verbundene Verteuerung und Verzögerung, die angesichts der Bahnkonkurrenz besonders schwer ins Gewicht fallen mußte, zu vermeiden und die Rheintransporte mit eigenen Dampfbooten ohne Vermittlung Dritter besorgen zu können, ließ die Neckardampfschiffahrtsgesellschaft 1853—54 in Heilbronn durch Gache für den Rhein ein eisernes Dampftransportschiff nach dem Vorbilde der auf der Loire verkehrenden bauen, das nicht als Schlepper für andere Schiffer dienen, sondern die Güter, und zwar ausschließlich solche im eigenen Schiffsraum laden sollte. Bei seiner Probefahrt 1854 von Köln bis Mannheim benötigte dieses Dampfschiff beladen 54 Stunden, von Mannheim bis Heilbronn 22 Stunden, im ganzen von Köln bis Heilbronn 76 Stunden reine Fahrzeit, und im Jahre 1855 nach einer Abänderung und Verstärkung des Schiffes bei einer neuen Probefahrt von Köln bis Mannheim mit 2000 Zentner Ruhrkohlen 40 Stunden, von Mannheim nach Köln mit 1500 Zentner Eisenbahnschwellen 16 Stunden. Mittelst dieses Dampfbootes, dessen Fahrt zwischen Köln und Heilbronn zu Berg 5, zu Tal 2 Tage beanspruchte, konnten Transporte von Rotterdam nach Heilbronn in 8—9 Tagen ausgeführt werden. Vorerst wurde dieses Güterdampfschiff, das im Mai 1855 in regelmäßigen Betrieb gesetzt wurde, zum Transportdienst zwischen Köln, von wo es alle 5 Tage abfuhr, und Mannheim und Ludwigshafen verwendet. Bis dahin bezw. von da aus wurden die auf dem Neckar zum Dampftransport bestimmten Güter mit den gewöhnlichen Personendampfbooten der Gesellschaft

[1] Frachtenliste pro 1856 in der Anlage abgedruckt.

Digitized by Google

wie bisher befördert. An die Einstellung dieses Güterbootes und die Einrichtung eines regelmäßigen Gütertransportes zwischen Köln und Heilbronn knüpfte die Gesellschaft auch für ihre eigene, durch die Bahnkonkurrenz gefährdete Entwickelung ihre Hoffnungen und noch 1856 berichtete der Neckardampfschiffahrtsinspektor[1]: «Wir können bis jetzt mit unseren Einnahmen so ziemlich zufrieden sein, da die Auswanderung wieder etwas lebhafter geworden ist, im allgemeinen glaube ich jedoch kaum, daß die Dampfschiffahrt auf dem Neckar erhalten werden kann, und wird es uns wie der Maindampfschiffahrt ergehen, d. h. wir werden suchen, so lange wie immer möglich die Strecke auf dem Rheine bis Köln auszubeuten. Unser Güterboot macht bis jetzt gute Geschäfte und ist das überhaupt der Anker, an dem wir uns noch festhalten». Indes vermochte auch diese Neueinrichtung im wirtschaftlichen Rückgang der nächsten Jahre das Unternehmen nicht über Wasser zu halten. Zum wesentlichen auf der unsicheren Grundlage eines Luxus- und Reisebedürfnisses basiert, mußte es naturgemäß unter den schwierigen Zeiten besonders leiden. Bei Eröffnung der Eisenbahnstrecke Bietigheim—Bruchsal im Oktober 1853, wodurch Bahnverbindungen zwischen Stuttgart und Heidelberg in etwa 3—4 Stunden, zwischen Stuttgart und Mannheim in etwa $3^3/_4$—$4^3/_4$ Stunden hergestellt wurden[2], erfuhr das Unternehmen sofort einen erheblichen Rückgang seines Personenverkehrs. Die Gesellschaft sah sich schon 1857 genötigt zu liquidieren und die Verwaltung der Neckardampfschiffahrt ging im Dezember dieses Jahres gegen eine Befriedigungssumme von 56 000 fl. an den Staat über.[3] Dieser wollte damit ein immerhin ausbildungsfähiges Verkehrsinstitut nicht einer wirtschaftlichen Konjunktur opfern und es für günstigere Zeiten dem württembergischen Interesse erhalten. Erst als das Unternehmen auch infolge der Eröffnung der neuen dem Neckar parallelen Bahnlinien in den 1860er Jahren immer unrentabler wurde, stellte der Staat, der die Neckardampfschiffahrtsinspektion mit der Bahnhofsinspektion vereinigt hatte, 1869 den Betrieb völlig ein. — Auch dem anderen organisierten Betrieb der Neckarschiffahrt, den Rangfahrten, setzte der Wettbewerb der Eisenbahn gemeinschaftlich mit der wirtschaftlichen Ungunst hart zu. Direkte regelmäßige Schiffahrtsverbindungen, Beurten, bestanden mitte der 50er Jahre von Heilbronn und Mannheim aus außer nach den rheinischen Häfen nach Holland mit Rotterdam und Amsterdam; Cannstatts Beurtverbindungen nach dem Rhein gingen dagegen nur bis Köln. Die Schiffer der Heilbronn-Holländer Beurt konnten zu Tal, ohne sich mit

[1] An Moritz Mohl, Handakten. — [2] Mohl, Bericht. — [3] Dürr, S. 367.

Digitized by Google

Dampf schleppen zu lassen, die in den Schiffahrtsverträgen mit dem Heilbronner Handelsvorstand vorgeschriebene Lieferzeit von höchstens 15 Tagen bis Rotterdam einhalten. Zu Berg lieferte die Beurt Heilbronns Warenbezüge von Rotterdam in der Regel in 13—15 Tagen; sie fuhren im zehntägigen Turnus ab Rotterdam und ließen ihre Rangschiffe, die in Mannheim von Bord zu Bord lichteten, (hierzu brauchten sie 2 Tage, für die Fahrt von Hauptschiff und Lichternachen etwa 5 Tage), zu Berg auf dem Rhein in etwa 8 Tagen bis zur Neckarmündung mit Dampf schleppen. Dies besorgte seit 1853 vertragsmäßig für sämtliche Rangschiffe ein allein für das Schleppen der Heilbronner Rangschiffe von den holländischen Häfen und von Köln bis zur Neckarmündung bestimmter Remorqueur, «Heilbronn». Er war Eigentum der für diesen Zweck von Kaufleuten und Rangschiffern gegründeten Heilbronner Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft. An Schlepplohn bezahlten die Schiffer von Rotterdam bis Mannheim $10^1/_2$ fl. per Last von 40 Zentner, d. i. 15,75 Kr. per Zentner, 1855 wegen gestiegener Steinkohlenpreise $^1/_2$ fl. per Last, d. i. 0,75 Kr. per Zentner mehr, also $16^1/_2$ Kr. per Zentner. Mit Rücksicht hierauf wie auf die durch Teuerung der Lebensmittel und Haferpreise erhöhten Rittlöhne auf dem Neckar bewilligte der Heilbronner Handelsstand im Beurtvertrag für 1855 den Rangfahrern der Holländer Beurt eine Frachtzulage von 2 Kr. Die Frachtsätze der Rangfahrten für die Gütertransporte wurden für die Neckarstrecke für die Bergfahrt mit $8^1/_2$ Kr., für die Talfahrt mit 8 Kr. berechnet, die als Neckarfracht zu den Frachtsätzen der Mannheimer Rheinschleppschiffahrt hinzugeschlagen wurden; bei Amsterdamer Gütern trat für die Bergfahrt ein Zuschlag von 2 Kr., für die verhältnismäßig seltenen Talversendungen dagegen von 5 Kr. hinzu. Zu den ordentlichen Frachten und Wasserzöllen kamen für die Transportkosten außer Versicherungsspesen vor allem noch verschiedenerlei Frachtzulagen in Betracht. In erster Linie Pegelzulagen wegen niederen Wasserstandes; für die Rheinstrecke wurden sie auf gelieferten schriftlichen Nachweis über die in Köln und am Cauber-Wörth angetroffenen Pegelstände auch den Neckarrangschiffern nach Maßgabe der für die größeren Rheinschiffe vorgesehenen Sätze vergütet, für die Neckarstrecke nach dem Heilbronner Pegelstand, und zwar, wegen der untereinander erheblich abweichenden Schiffsgrößen, unterschiedlich für die verschiedenen Beurten, seit 1854 von Cannstatt jeweils in der nämlichen Höhe wie von Mannheim auf dem Rhein und Heilbronn auf dem unteren Neckar. Außer diesen relativ häufigen Pegelzulagen traten eventuell, wenn auch naturgemäß seltener, Winterzulagen für den Gütertransport in der ungünstigen Jahreszeit vom 15. November bis 15. Februar ein;

Digitized by Google

ferner als Entschädigung für in besonderen Fällen durch Einfrieren oder außerordentliche Verhältnisse etc. entstandenen Spesen und Schädigungen: Verwinterungskosten; schließlich auch Entschädigungen für außerordentliche Unkosten und in vereinzelten Fällen auch Teuerungszulagen oben angeführter Art.[1]

All diese Zulagen aber waren nicht imstande, den Rangschiffahrtsbetrieb auf die Dauer rentabel zu erhalten; besonders den Holländer Beurten fehlte es an entsprechender Talfracht und ihre Neckarrangschiffer mußten gewöhnlich für eigene Rechnung Bretter zu Tal laden. Überhaupt bestanden die Talladungen in Heilbronn, ebenso auch die in Cannstatt hauptsächlich in Rohprodukten und solchen anderen Gütern, bei denen es weniger auf Schnelligkeit als auf Billigkeit ankam und nur bei sehr niedrigen Frachtsätzen konnte auf weitere Entfernungen ein Absatz erfolgen. Diese Rohprodukte, ebenso Bausteine, Gips, Brenn- und Bauholz, Schnittwaren, Rinde und Lohe, Stein- und Holzkohlen, Feldfrüchte, Knochen, Ölkuchen, Escherich etc. waren nun aber nicht Gegenstand der Rangschiffahrtsverträge. Hiervon kamen für die Bergfahrt des Neckars vor allem in bedeutenden Mengen Steinkohlen in Betracht, während andere dieser Güter, soweit sie nicht wie Getreide, Ölsaat und Sämereien je nach Ernte und Konjunktur, bald zu Tal, bald zu Berg gingen, größtenteils Talfracht waren. Da die Rohprodukte massenweise verladen wurden und die Schiffer daher nicht lange auf volle Ladung zu warten brauchten, es sich überdies vorzugsweise um Talverladungen handelte, die ohne besondere Schleppkosten als Rückfrachten erfolgten, waren ihre Frachtsätze naturgemäß in der Regel um vieles billiger als die der Ranggüter. Sie wurden nicht wie jene alljährlich durch Verträge zwischen Rangfahrern und Kaufmannschaft für ein ganzes Schiffahrtsjahr geregelt und in gedruckten Frachtlisten

[1] Bezeichnend für die den Beurten wesentliche, der Kontingentierung sich nähernde nivellierende Ausgleichstendenz ist eine Bestimmung über die Verteilung des Frachterlöses. Danach hatten die Rangschiffer, wie aus dem im Anhang folgenden Beurtvertrag Cannstatt-Köln 1853, Art. 11, hervorgeht, von den eine festgesetzte Mindestleistung übersteigenden Transportquanten einen bestimmten Prozentsatz des auf diese entfallenden Frachterlöses an eine gemeinsame Kasse abzuführen, zugunsten der jene Mindestladung nicht erreichenden Schiffer, denen auf die am Transportquantum bis zu jener Mindestladung fehlenden Mengen eine Frachtentschädigung in gleicher Höhe des die Einzahlungen bestimmenden Satzes vergütet würde. Der mit Ende der Schiffahrtsperiode verbleibende Kassenrest gelangte an sämtliche Rangschiffer der Beurt pro capite zur Verteilung. Außerdem mußten die Schiffer an beiden Handelsplätzen an die Kassen der mit ihnen kontrahierenden Handelsstände je eine Abgabe zur Bestreitung der Verwaltungskosten, Porti etc. erlegen.

Digitized by Google

bekannt gemacht, sondern außer dem Rang von Fall zu Fall in privater Übereinkunft zwischen Versender und Schiffer vereinbart. Damit waren sie allen Wechselfällen von Nachfrage und Angebot unterworfen; in Zeiten starker Getreidetransporte, mit welchen die Eigentümer pressierten, um nicht durch einen verspäteten Transport die Konjunkturen zu versäumen, konnte es sogar vorkommen, daß man für solche Transporte höhere Frachten bezahlen mußte, als die Beurtfrachtsätze von Kaufmannsgütern betrugen. Das Haupttransportgut an Rohprodukten für die Talladungen nach Holland war aber überhaupt keiner Frachtvereinbarung unterworfen; die Rangschiffer luden aus Mangel an sonstiger Rückladung in der Regel Bretter auf eigene Rechnung. Dagegen waren auch von den Gütern der Holländer Beurt in Mannheim und Heilbronn einzelne wie Eisenbahnschienen und Steine aller Art (diese Güter auch bei den anderen Mannheimer Beurten), ebenso ferner auch bei allen anderen Rangfahrten Getreide, Rohschwefel etc. einer besonderen jeweiligen Frachtvereinbarung mit den Schiffern vorbehalten. Weiterhin aber erfolgte notwendigerweise eine Vereinbarung von Fall zu Fall für jeden einzelnen Transport über den jeweiligen Frachtsatz zwischen den Partikulierschiffern, das heißt all denjenigen Schiffern, die sich nicht für ein Schiffahrtsjahr einer bestimmten Beurt angeschlossen und also durch keinen Schiffahrtsvertrag an Einhaltung bestimmter Frachtsätze gebunden waren, und solchen Kaufleuten, die sich gleichfalls diesen Verträgen nicht angeschlossen und damit auch nicht an die Benutzung der Rangfahrtsschiffe und deren Frachtvereinbarungen gebunden hatten. Abgesehen von den hiermit verbundenen Unterbietungen erlitten aber auch die Tarifsätze der Beurten nicht selten noch durch Rückvergütungen, Nachlässe und Übereinkünfte Ermäßigungen, die, ob sie nun den Spediteuren oder — eventuell durch diese — größeren Abladern zugute kamen, jedenfalls auf Kosten der Rangschiffer gingen und deren ohnehin kargen Verdienst noch schmälerten. Vor allem aber gab die Eisenbahnkonkurrenz den Rangfahrten insbesondere auf dem Rhein damals den Todesstoß; sie gingen dort rasch dem Verfall entgegen, so daß bereits 1862 ein Bericht der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt sagte, «sie bestünden nur mehr dem Namen nach». «Die in früherer Zeit eingerichteten Rangfahrten der Segelschiffer sind zum Teil eingegangen und werden da, wo sie noch bestehen, nur mit Mühe erhalten. Eisenbahn und Dampfschiffahrt haben das Interesse des handeltreibenden Publikums für die Rangfahrten und deren relativen Wert sehr verringert. Mit dem Eingehen dieser Fahrten wird das letzte aus der Vorzeit herstammende Band genossenschaftlicher Organisation des Segelschifferstandes, der nur noch mit den größten Anstrengungen, oft

Digitized by Google

ohne Verdienst und nie mehr mit erheblichem Gewinn sein Geschäft betreibt, zerrissen.» — Besonders unangenehm hatte sich für die Rangfahrten auf dem Rhein auch die Konkurrenz und häufige Unterbietungen der Nebenströmler bemerkbar gemacht. Sie hatten sich auf Grund der durch Art. 45 der Rheinschiffahrtsakte den Schiffern der Nebenflüsse, also auch denen des Neckars zugestandenen wechselseitigen Gleichberechtigung in die Rheinfahrt eingedrängt, und befuhren auf Grund ihrer heimatlichen, in den Anforderungen nicht so strengen Patente auch den Rhein. Da es nun, auch mangels der erforderlichen Vorsicht bei ihrer Annahme, auch zum Teil unbefähigten und unkundigen Leuten gelang, Ladungen nach den Rheinhäfen zu erlangen[1] und sich — abgesehen von ihrer Gemeingefährlichkeit als Schiffsführer — auch Unzuträglichkeiten mit solchen nicht genügend qualifizierten Nebenströmlern ergaben, beschloß die Zentralkommission im Jahre 1855, daß in denjenigen Uferstaaten, denen ein oder mehrere Nebenflüsse unterstanden, die für Erteilung von Rheinschifferpatenten erforderlichen Befähigungsbedingungen auch für diejenigen Schiffer Geltung haben sollten, welche Patente für die Nebenflüsse nachsuchen, sofern sie zugleich auch den Rhein befahren wollten; nur die Stein, Holz und andere Rohprodukte führenden Schiffer, die in der Regel den Nebenfluß befahren, zuweilen aber auch an nahegelegenen Rheinorten ihre Ladung absetzen, blieben ausgenommen, insofern sie bis zum nächsten Rheinzollamt ein Patent auch zu minderen Bedingungen erhielten. Denjenigen, deren Patent nur auf den Nebenfluß lautete, sollte die Ausdehnung für den Rhein ausdrücklich vermerkt werden.[2] Daß die für die Nebenflüsse des Rheins erteilten Patente auch zur Schiffsführung auf dem Rhein berechtigten, wenn von dem zuständigen Rheinuferstaate auf dem Patent das Vorhandensein der Voraussetzungen für die Erteilung eines Rheinschifferpatentes bescheinigt waren, bestätigte auch die revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, die den zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffern, das heißt den zur Führung der Flagge eines der Rheinuferstaaten berechtigten, gleichmäßige Behandlung mit den eigenen Rheinschiffern zusicherte.[3] Die Verschärfung der Bedingungen, die nunmehr auch für die den Rhein befahrenden Neckarschiffer in Wirkung trat, hatte außer ihrer autoritativ-erzieherischen Wirkung, den Zweck, die Sicherheit der Rheinfahrten zu fördern. Neben einem weiteren Fortschritt auf dem Wege zur einheitlichen Regelung des rheinischen Schiffahrtsgewerbes hatte sie auch den schließlichen Erfolg, daß mit der wachsenden Schwierigkeit und damit ge-

[1] Eckert, S. 239. — [2] Eckert, S. 239. — [3] Eckert, S. 355 ff.

Digitized by Google

steigerten Beweiskraft des Befähigungsnachweises den noch vorhandenen Anhängern des zünftlerischen Ausbildungs- und Prüfungswesens auch diese letzte Waffe gegen die Schiffergewerbefreiheit entwunden wurde. — Inzwischen war auch auf dem Wege zur völligen Zollentlastung des Neckars ein wesentlicher Schritt vorwärts getan. Der letzte Anstoß ging dabei auch diesmal vom Main aus. In üblicher Parallelbewegung zu der dort erfolgten Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben, gleichzeitig im Hinblick auf die jüngst eingetretene Herabsetzung der Rheinzölle, wurden die Neckarschiffahrtsabgaben durch badische Verordnung vom 20. Februar 1861 bedeutend ermäßigt, indem die volle Gebühr von 3,8 kr. zu Berg, und 2,7 kr. zu Tal, sowie die Viertelsgebühr zu Berg von 1½ kr. ohne Unterschied auf den einen einheitlichen Satz von 1 kr. per Zentner gebracht wurden; dieser war auch weiter an den drei Hebestellen zu je ein Drittel zu entrichten, falls er nicht bei der ersten alsbald fürs Ganze erlegt worden war. Dadurch war der Neckar wieder um einen halben Kreuzer im Zoll günstiger gestellt als der Main.[1] Außerdem aber wurden auch noch die Schiffsgebühren auf dem Neckar unterm 30. September 1861 von

von 50 kr.	1,24 fl.	2,06 fl.	2,48 fl.
auf 30 »	1,00 »	1,30 »	2 »

ermäßigt und für Fahrzeuge von über 2500 Zentner Ladefähigkeit ein Satz von 2,30 fl. festgesetzt. Unterm 27. Januar 1862 schloß dann Baden mit Bayern einen Vertrag wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Heidelberg nach Würzburg. Sie machte in ihrer Strecke von Heidelberg nach Mosbach der Neckarschiffahrt unmittelbar Konkurrenz, war aber auch für die Mainroute gefährlich genug, daß man sich dort zu einer abermaligen Zollermäßigung veranlaßt sah. Angesichts dieser doppelten Gefahr, die auch die Neckarschiffer von neuem wegen Aufhebung des Neckarzolls und der Schiffsgebühren, eventuell wegen schleuniger Ermäßigung und wegen Aufhebung der Zollstätten Neckarelz und Heidelberg petitionieren ließ, entschloß sich Baden, die Neckarzölle von Kaufmannsgütern überhaupt aufzugeben. Durch Verfügung des großherz. badischen Finanzministeriums vom 23. September 1862 sollte «von dem Tage an, an welchem die Eisenbahnstrecke zwischen Heidelberg und Mosbach dem Güterverkehr geöffnet wurde: 1. die Erhebung der Neckarzölle zur ganzen, ein viertel und ein 20stel Gebühr von Gütern aller Art (Brenn-, Bau- und Nutzholz ausgenommen) aufhören und 2. das Neckarzollamt Heidelberg aufgehoben werden, wogegen die nach den seitherigen Vorschriften in Heidelberg zahlbaren

[1] Schanz, S. 220.

Digitized by Google

Neckarholzzölle bei der Neckarzollstätte Mannheim zu entrichten sind, sofern das in Heidelberg aufs Wasser gebrachte oder dort vorbeiverführte Holz auf der Fahrt Mannheim berührt.» Die Eröffnung der Bahn erfolgte am 23. Oktober 1862; seitdem bestanden die badischen Schiffahrtsabgaben auf dem Neckar nur noch a) aus der Schiffsgebühr von befrachteten Schiffen mit mindestens 600 Zentner Ladefähigkeit und b) den Holzzöllen mit $^2/_3$ Erlaß für Zollvereinsländische Erzeugnisse. Baden opferte an seinen Neckarzöllen damals etwa 12000 fl.; die Holzfloßzölle, die man beließ, weil die Flößerei der Bahnkonkurrenz gewachsen blieb, brachten noch ca. 15000 fl., die Rekognitionsgebühren, die als Äquivalent für Unterhaltung der Leipfade fortbestanden, ca. 3000 fl.[1] 1863 betrug der Neckarzollertrag[2]

	zu Berg	zu Tal	im ganzen
in Neckarelz . .	fl. 233,49	10429,50	10663,39
» Mannheim . .	» 2100,16	8354,02	10454,18
im ganzen . . .	» 2334,05	18783,52	21117,57

Während die Neckaruferstaaten auf Grund einer gemeinsamen Strombereisung bezüglich des Neckars 1863 ein Übereinkommen trafen, wonach als wünschenswert überall eine kleinste Fahrwassertiefe von 0,6 m vereinbart wurde, bemühten sich Schifferschaft und Handelsstand unausgesetzt um völlige Aufhebung auch noch der letzten Zollüberreste. Was sie noch nicht zu Wege brachten, gelang auf einem unerwarteten Wege, auch diesmal dank der nationalen Einigung. Nach Art. 8 des badischen Friedensvertrages mit Preußen vom 17. August 1866 sollte die Erhebung der Rheinschiffahrtsabgaben, sowohl der Schiffsgebühren als auch des Zolls an der Ladung, auf dem Rhein vom 1. Januar 1867 an aufhören. Da nach Art. 3 des zwischen den Neckaruferstaaten abgeschlossenen Vertrages von 1835 Veränderungen des Rheinzolltarifs jeweils auch auf dem Neckar Anwendung zu finden hatten, wurde demgemäß auch die Erhebung der Abgaben von der Schiffahrt und der Flößerei auf dem Neckar bei den badischen Neckarzollstätten beginnend mit dem 1. Januar 1867 eingestellt, was durch Erlaß des badischen Finanzministeriums vom 29. Dezember 1866 bekannt gegeben wurde. In einer Bekanntmachung vom 6. März 1867 wurde gleichzeitig die mit Württemberg ausgetauschte diesbezügliche Ministerialerklärung entsprechenden Inhalts vom 18. Februar 1867 veröffentlicht, wonach Baden und Württemberg vom laufenden Jahre an auf alle Abgaben verzichteten, Württemberg auch auf diejenigen Abgaben, die es auf dem Neckar, sei es als Ent-

[1] Generallandesarchiv. — [2] Schanz, S. 221.

Digitized by Google

schädigung für Fischerei und ähnliche Berechtigungen oder als Entgelt für die Benutzung von Vorrichtungen und Anstalten bezog, die in diesen verschiedenen Gewässern angebracht sind und ganz oder teilweise der Flößerei oder Schiffahrt dienen. Nachdem Preußen und ebenso Hessen gleichfalls vom 1. Januar 1867 auf Erhebung ihrer Rhein- und Mainschiffahrtsabgaben verzichtet und sich sämtliche Uferstaaten im Zollvereinigungsvertrag vom 8. Juli 1867 verpflichtet hatten, die Wasserzölle oder auch Wegegeldgebühren auf Flüssen mit Einschluß derjenigen, welche das Schiffsgefäß treffen (Rekognitionsgebühren), von der Schiffahrt auf solchen Flüssen, auf welche die Bestimmungen des Wiener Kongresses oder besondere Staatsverträge Anwendung finden, ferner gegenseitig nach jenen Bestimmungen zu entrichten, wurden durch die revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 auch auf dem Rhein alle reinen Schiffahrtsabgaben, Rekognitionsgebühren wie Oktrois, endgültig abgeschafft, die künftighin weder von irgendwelchen Schiffen oder deren Ladungen, noch von den Flößen erhoben werden durften. Durch kaiserliche Verordnung vom 19. Februar 1871, datiert vom Hauptquartier Versailles, hörte schließlich mit dem 1. März 1871 auch auf dem Neckar die in Württemberg noch geltende Erhebung der nach § 1 des Gesetzes vom 1. Juni 1870 über die Abgaben von der Flößerei unzulässigen Abgaben auf, die Württemberg 1864 an eine Anzahl Neckarflößer für 17000 fl. überlassen und 1867 zurückzukaufen sich geweigert, vielmehr bis zu deren Pachtablauf 1877 in Wirkung zu belassen begonnen hatte. — Damit war endlich völlige Freiheit auf dem Neckar hergestellt, die Wiener Kongreßakte von 1815 in ihren Konsequenzen durchgeführt, der letzte Rest mittelalterlicher Verkehrspolitik vom Neckar verschwunden. Seitdem ist der Neckar frei von allen Schiffahrtsabgaben. Auf ihm wie auf allen deutschen natürlichen Wasserstraßen dürfen Schiffahrtsabgaben nur für die Benutzung besonderer zur Erleichterung des Verkehrs bestimmter Anstalten erhoben werden, gemäß Art. 54 der Verfassung des deutschen Reiches vom 18. April 1871, nach deren Art. 4,9 der «Flößerei- und Schiffahrtsbetrieb auf den mehreren Staaten gemeinsamen Wasserstraßen und der Zustand der letzteren, sowie die Fluß- und sonstigen Wasserzölle der Beaufsichtigung seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben unterliegen».

Digitized by Google

Anlagen.

1.

Ordtnung der Schiffleuth, Humpler undt Flötzer deß Neckherthals.

(Erneuert den 18. Aprilis ao. 1605.)

Wir Friderich von Gottes gnaden Pfaltzgraff bey Rhein deß Heyl. Romischen Reichs Ertz Truchsäß und Churfürst Hertzog in Bayern — Bekennen und thuen kundt offenbahr hiemit. Nachdem durch Gottes deß allmächtigen gnädige Schickung und Vorsehung, daß Schiffreiche Wasser der Neckar aus dem Hertzogthumb Wurtenberg bies fast mitten in Unßer Churfurstenthumb, der Pfalz am Rhein, fließen und lauffen thut uff welchem den Menschen zuguthen allerhandt warren zu Underhaltung Menschlichen geschlechts und nothwendiger Commercien zu Berg und Thal in schieffen, Hümpelnachen flößen und ander gefahrten, konnen geführt werden, dafür die Inwohner des Neckarthals Gott dem Herren beneben andern seinen Gottlichen wohlthaten billig danckbahr, bevorab die Schiffleuthe und alle, die sich deß gefährts gebrauchen friedlich Einig vnd in guther Ordnung vnder einander seyn sollen, welches dan die alte Schiffleuthe und Humpler vor hundert und mehr Jahren, wie dessen noch briefflíche schein vorhanden seindt, betrachtet vnd nicht allein guthe ordnungen vnder sich mit Hulff der hohen Obrigkeit vnßerer geliebten vorfahren der Pfaltzgraffen und Churfursten, angerichtet, sondern auch under ihnen eine Vertraulichkeit und Bruderschafft angeordnet und gehalten, deßgleichen Zu erhaltung weeg und steeg aus ihrem säckel etlich gelt zusammen gelegt vnd gestifftet.

Dieweilen aber von so langen Jahren hero die gefälle bey denen Nachkommen sehr abgangen und jetziger Zeit seyenden Schiffleuthe, Hümpler unnd flößer des Neckarthals erhebliche Ursachen gewohnnen sich wiederumb Brüederlich und einhelliglich zusammen zu thun, und dahin zutrachten wie weeg und steeg an und im Necker gebauet guthe ordnungen under Ihnen und Ihren nachkommen gepflantzet und Ihre von denen Uhralten Schiffern Ihren vor Eltern gesamblete und hinter-

Digitized by Google

lassene gefalle wieder in richtigen gang und weßen gebracht und folgents gegenwärtigen und zukünfftigen Schiffleuthen vermehret und gehandhabt werden möchte auch darauf Unß umb Confirmation und bestättigung angeregt ihrer ordnung underthänigst angelangt und gebetten und wir dießem nach solche ordnung durch die Unsern ersehen an orthen und enden, wo es nothig erachtet corrigiren und verbessern lassen, auch befunden, daß dieselbe sowohl zu Handhabung Unßerer hergebrachten Regalien und gerechtigkeiten uff dem Neckar Strohm, alß auch Ihnen denen Schiffern und gemeinem nutzen zum besten gelangen und gereichen thue; Alß haben wir Ihnen in Ihrem suchen und bitten Gnädigst wihlzufahren kein bedenkens getragen, confirmiren, bestättigen und geben Ihnen demnach vielbemelte Ordnung hiemit und in Krafft dießes brieffs für unß, unßere Erben und nachkommen, und wollen, daß Sie dabey geschützet und gehandthabt werden, alles dergestalt, wie underschiedlich hernach folgen thut.

1.

Setzen und ordnen demnach für daß Erste, daß zween Brüder Meister, alß ein Jeder Herrn Schiffmann zu Heydelberg und noch einer von denen Schiffern und Humplern verordnet werden solle, die nicht allein die alte Zinß und Gültbrieff vermittels eines inventary annehmen richtig machen vnd einsamblen, auch ordentlich verrechnen, sondern auch uff gemeine Schifffarth und dieße ordnung guthe achtung geben, und solche, So viel an Ihnen auch mit Hülff Unßer alß der hohen Obrigkeit und unßerer Ambtleuthe und Diener handhaben sollen. Wer sich uff daß Schiffer gefährt begeben und in dießer der Schiffleuthe Brüderschafft einlassen wolte, der oder dieselben sollen nicht angenohmen werden, Sie seyen denn Ehrlichen Herkommens von redlichen Eltern gebohren, deß Neckarstrohms vnd gefährts von Jugend uff oder sonst wohlerfahren sich von Ihre Persohn Ehrlich und fromm verhalten, auch in zwey hundert gulden eygenthümblichen Vermögens und das auch solches wen es vonnöthen mit glaubwürdiger gebührlicher Kundtschafft darzuthun und zu beweißen seye.

2.

Zum andern welche nun gehohrter und jetzt gesetzter gestalt beschaffen seind, die sollen sich auch jeder Zeit mit guthen Schiffen, pferden und allem andern Zugehorungen Zeug und geschirr gefast machen und halten, damit Sie zu Vorderist unß und Churfurstl. Pfaltz alß obersten Herrn des Neckers Ihren Landesfursten und Schutzherrn mit Ihren Schiffen und geschürr zu jeder Zeit so tags so nachts nach notturfft dienen können, wie von uhralters hero jeder Zeit uff den

Digitized by Google

Schiffern und Hümplern gebräuchlich herkommen ist und Sie schuldig zu thun seindt, dermaßen, daß wir und Unßere Ambtleuthe und Diener die hierinn uffsehens haben sollen und befelch tragen ohne Klag seindt.

3.

Zum dritten die weil eine Zeit hero bey denen Schiffern und absonderlich denen Humplern, sich eine Unordnung und Übermaß ereygnet hat, daß deren in der anzahl sehr Viel worden, und so eines den andern dardurch verderbet, auch einestheils des Schifffahren nicht geübet oder erfahren seind, und Wir dan dessenthalben vor dießem benantlich den vierzehenden Marty deß Sechszehenhundert und dritten Jahrs ein gewisse anzahl geordnet, wie viel Schiffer und hümpler uff dem Necker zu fahren erlaubt seyn solle; Also lassen Wir es noch bey solcher verordneten ahnzahl bewenden, und nehmlichen sollen hinfüro nicht mehr als drey und virtzig Schiffern und Hümpler uff dem Necker zu fahren geduldet werden, alß

Im Ambt Moßbach

zu Jagstfeld	Einer
zu Necker Mühlbach	Einer
zu Haßmersheim	Zwey
zu Hochhaußen	Einer
zu Neckar Eltz	Zwey
zu Dietesheim	Einer
zu Obrigheim	Einer
zu Mortelstein	Einer
zu Binaw	Drey
zu Guttenbach	Einer
zu Gerich	Vier
zu Eberbach	Vier

Im ambt Heydelberg

zu Hirschhorn	fünff
zu Steinach	zwey
zu Neckargemünd	acht
zu Heydelberg	Sechß

Jedoch die Jenige so jetzo bereits vor obiger Unßerer Gnädigsten Verordnung und Satzung mit Schiff und geschirr versehen und das wasser gebrauchen, nicht gemeinet, sondern sollen dieselben so lang fortfahren bis sie selbsten abgehen und soll kein neuer Schiffmann oder Hümpler ins kunfftig über bestimbte anzahl angenohmen, noch Ihme zu fahren verstattet werden, Es seye dann durch einsten abgang eine

Digitized by Google

stell erlediget, uff denselben Fall soll eines Schiffmans oder Hümplers sohn oder da keiner vorhanden, der Tochtermann der in dießer Bruderschafft und der Schiffahrt tüchtig ist, den vorzug haben, Jedoch soll unß unbenommen seyn nach gelegenheit auch einen frembden und genugsamb erfahrenen zu bedenckhen und zu benennen, in maßen auch solches obgerührter unßerer satzung und ordnung inverleibt ist.

4.

Zum Vierten damit nun auch weeg und steeg und der schiffleuthe ordnung, wie im eingang dießer gedacht worden, umb so viel mehr und besser erhalten und dieße Brüderschafft fortgepflantzet werde, So soll hinfüro ein jeder Schiffer und Hümpler der in dieße ordnung und Bruderschafft vor gesetzter maßen uffgenohmen wird, denen geordneten Bruder Meistern, zu erkauffung der Zunfft uff der Schieffleuthe Jahrliche Zusammenkunfft, davon ein sonderer Articul folgen wird, erlegen nehmblich ein Schiffmann Zehen Gulden und ein Hümpler fünff Gulden, welches die Bruder Meister ordentlicher weiß verrechnen sollen.

5.

Zum fünfften welche nun also angenohmen und in dieße Zunfft und Bruderschafft gelassen werden, die sollen auch gebührliche Pflicht, wie in anderen Zünfften auch leisten, der ordnung und allen gebotten und verbotten zu gehorsamen.

6.

Nachdeme zum Sechsten merklicher Vortheil eine gute Zeithero gespühret werden, daß bießweilen zween Schiffmänner und Hümpler gemeinschafft haben, auch mehr Knecht und Pferd nicht halten, denn so viel Sie zu einem Schiff oder Nachen betürfftig seind; jedoch aber und nichts desto weniger uff zwey Schiff oder Nächen, alß ob jeder ein Sonderlich gefährt hette, ein Holtz außtheilung daß Brennholtz uff den Rhein zu verführen sich unterstehen auszubringen und auch je zu zeiten also forththeilhafftiger weiß erlangen, so solle solche Gemeinschafft hiemit abgeschafft oder verbotten seyn, wehr darwieder handelt der soll uff dem Jahr der Rugtag derhalb nach erkentnus gestrafft werden.

7.

Zum Siebenden, befindet sich offtmahl und Sonderlich zu kleinen wasserzeiten, daß so wohl die Humpler und Schiffer in Verführung der Mauersteine, die fuhrten und weege an und im Necker verwüsten in deme Sie sich underweilen überladen und wen Sie uff dünne wasser kommen, die Stein zum Theil wieder auß dem Schiff werffen, welche

Digitized by Google

dem nachfahrenden Schiffer mercklichen schaden und unheyl geben, solchem nun für zu kommen und daß sich jeder männiglich dessen umb so viel mehr zu enthalten wisse, Soll ein jeder nicht mehr laden denn seyn schiff und nachen ertragen und der Strohm forthtreiben kan, im fall aber einer oder der andre Schiffer oder Humpler hierwieder handelte und dadurch anderen nachkommenden gefahr und Schaden zufügte, der soll dießer Bruderschafft zur Stundt zehen gulden straff verfallen seyn, die durch die Brudermeister verrechnet werden sollen und noch darzu schuldig seyn deme der deßwegen schaden erlitten denselben nach erkendtnus der Zunfft Meister und Zugeordneten zu kehren und zu wenden.

8.

Zum Achten, hat man auch klagen von Jnn- und außländischen vernohmen, daß die Handels und andere wandersleithe, von denen Schiffern und Hümplern übernohmen werden, dadurch die Kauff- und gewerbs-leuthe ursach nehmen, entweder andere weeg und straßen, auch den Mayn zugebrauchen oder von denen Handthirungen zu lassen, welcher nicht allein denen Schiffleuthen selbsten zu schaden nachtheil und undergang gereichet, Sondern es geschehen auch Unß ahn Unßeren Zöllen abbruch und große Schmehlerungen derselben, alß solle hinführo und bies Wir alß hohe Obrigkeit eine gewiesse Ordnung der tax hirin setzen oder machen, Ein Jeder Schiffer oder Humpler mehrere fracht nicht fordern dann gebreuchlich gewessen und herkommnis ist.

9.

Zum Neunten soll ein Jeder so in diese Zunfft und Bruderschafft angenohmen ist, Er seye Schiffer Hümpler oder wie die nahmen haben, in Unßern geschäfften, So und wenn er von Hoff, von der Canzley, ambtleuthen, Hoffkeller, Kastenmeister oder andern unßern befehlhabern beschieden wird gehorsamb willig und geflüssen sein, gewahrsam fahren, uffwarthen, kein maaß noch Zeit fürschreiben oder unwillig wiedersinns seyn, noch mit fluchen sich erzeigen wie hievor wohlgeschehen, damit Unß unßeren Räthen, Dienern und andern kein schade entstehe, alles bey Straff nach Unßerer ermäßigung und dan zu der Bruderschafft abtrag.

10.

Zehendens soll kein Schiffer, Hümpler und anderer wie auch ihr gesind nichts veruntrewen, abtragen, entwenden von deme waß Ihnen eingeladen, Es seye frucht, wein, waar oder waß es wolle, sondern trewlich und uffrecht wieder liefern nichts verwüsten, verfälschen, noch beschädigen, da aber einer oder der ander nicht ordentlich zu genüge

Digitized by Google

wiederliefert soll er den abgang und verlust zu erstatten schuldig seyn auch uff den fall abtragens oder entwendens, verfalschens und verwüstung mit ernster straff nach befindung von Unß, der hohen Obrigkeit auch Bruderschafft angesehen werden.

11.

Zum Eylfften, dieweil die Holtzgewärber des Neckerthals, Eben so wohl alß die schieffleuthe des Neckerstrombs, weeg und steeg gebrauchen, und selbigen auch zugleich zu erhalten schuldig; Alß sollen dieselben uff dießer Brüderschafft Jahrtag auch erfordert werden und Sie durch einen gemachten außschuß zu erscheinen schuldig seyn, und sich verbesserung der weeg und steeg auch der Contribution halber mit einander guthlichen vergleichen damit die weeg zu rechten und kleinen wasserszeiten gemacht und erhalten werden, waß dan von Schiffern und flößern contribuirt wird, daß sollen die Beyde Bruder Meister in Ihrer Rechnung in Innnahmb setzen und waß verbaut wird, in Außgab mit richtiger Urkund verrechnen.

12.

Zum Zwölfften. Ist vorkommen daß die Fischer uffm Neckher mit belegung der angel, legschieff, reißen und anderen Instrumenten wie die genant werden mögen, die Schifffahrten Leinpfäden, weeg und Steeg verwüsten und versperren, sollen dieselbe sich dessen auch gäntzlich enthalten und da einer oder mehr fischer herwieder thäten mögen die Schiffleuthe oder flößer dieselben bey jedes orths benambten anbringen, solle der Verbrecher der gebühr gestrafft werden.

13.

Zum Dreyzehenden. Wan einem Schiffmann oder Hümpler sein Schiff oder Nachen zu abgang geriethe und zum gefährt nicht mehr zu gebrauchen und untauglich were, solle er zu vorkommung schadens und unglücks, daß Schiff oder Nachen in dießes Neckerthal nicht verkauffen und wen es schon einer kauffe, soll demselben demnach icht was darin zuführen gantz und gar nicht gestattet werden, wer hiewieder thäte, der soll nach der Verordneten von dießer Bruderschafft erkenntnis gestrafft werden.

14.

Zum Vierzehenden finden sich merckliche vortheilhafftige Ungleichheiten in Schiffen und Nachen daß nehmlich die Schiffleuthe und Humpler sich understenden kleine und halbe Schiff und Nachen zurichten zulassen und nichts destoweniger von dem gefährt eben die Schifffracht und Lohn fordern und nehmen alß ob es gantze und große

Digitized by Google

Schiffe und Nachen wären, welches nicht allein Unß und Chur Pfaltz sondern auch Männiglich, die deß gefährts bedörffen schädlich und einem Betrug gleich ist, So sollen solche kleine oder halbe Schiff und Nachen abgeschafft und Keines mehr zu machen gestattet, Sondern Schiff und geschürr gehalten werden wie von alters uff dem Necker herkommens bey vermeydung fünff gulden Straff.

15.

Zum funffzehenden wan ein außländischer Schiffman oder Humpler guther oder waaren uff dem Necker es were zu Berg oder Thal zuführen sich unterstehen würde, soll der Schiffman Ein gulden und der Hümpler Ein halben Gulden der Bruderschafft verfallen und Schuldig seyn, denen Brudermeistern alsobalden zuerlegen, die Es in Innahm verrechnen sollen, Jedoch Fursten und Herrn gefährt hirin ausgenohmen oder waß sonsten gefreyte gütter wehren.

16.

Weil man aber zum Sechßzehenden befindet daß einestheils Humpler dem alten Herkommen entgegen sich unterstanden gen Franckfurth zu fahren, Meßgüther einzuladen und zu Berg zu führen dahero die Schiffer mercklichen abbruch haben und die Schifffahrten gestummelt werden, welche man bey unßerer Hoffhaltung nicht entbehren kan, und aber vor wenig Jahren noch auch vor alters hero jeder Zeit der Gebrauch gewesen, daß die Humpler weiters nicht den biß gen Wormbs und Maintz fahren dörffen, Frucht, Wein der orthen zu Oppenheim auch anderer orthen eingeladen, Alß sollen die Humpler sich dessen hinfüro enthalten und weiters nicht fahren, den von alters herkommens und keine Meß- und Kauffmannsgütter einladen, es seye denn, daß kein Schiffmann vorhanden, alßdann mag Er, so viel er führen kan einladen, aber gen Ffurth in die Meß zu fahren, ist nicht herkommens, in maßen sich auch niemals in Glaidts Registern befindet, daß Sie dergleichen Meßgütter geführet, bey Straff zehen gulden.

17.

Zum Siebenzehenden soll auch kein Schiffman oder Hümpler mehr waaren, es seye waß es wolle, zuführen uffnehmen oder dingen, den sein Schiff oder nachen wohl ertragen und fortbringen mag auf daß denen Handels oder anderen Leuthen kein Schade wiederfahre und ein anderes auch Ladung habe und etwas verdienen mögen auch kein Schiffman oder Humpler dem andern in sein geding stehen oder davon abstechen es seye heimblich oder offentlich, mit geringer Fracht oder

Digitized by Google

wie es were, wofern er das nicht thäte und schaden seineshalben entstünde solle Er schuldig sein den schaden dem Jenigen, deme es wiederfahren, zu kehren und solche bey der Zunfft der Bruderschafft abtragen, Folgends auch im Fall einer den andern von Geding abtringen und weniger Fracht nehmen würde, soll derselbe der Zunfft zehen gulden erlegen.

18.

Zum Achtzehenden ist auch wohl geschehen, daß die Schiffer und Humpler ahn denen Zollstätten sich unbescheiden verhalten entweder den Zoll mit ungestümen Fluchen und Gotteslästern auch ubel wünschen denen Zolldienern und andern erlegen oder aber die waaren zu verhehlen understehen und also die Herrschafft betriegen, so solle ein jeder Schiffer und Humpler sich dessen enthalten und jeder Zeit ahn denen Zollen sich bescheiden erzeigen, güttlich abhandlen den Zoll mit guther Müntz erlegen und dahin sehen, daß er friedlich abscheide, Wehr diessem puncte zu wieder thäte, der mag es bey der Herrschaft abtragen, so guth als er kan, und solle von der Zunfft der Bruderschafft auch, nachdem er verbrochen, gestrafft werden.

19.

Zum Neunzehenden, wan es in Winters Zeiten in großen Eißgehen ist, und der Schiffer oder Humpler forthfahren muß, oder weiters nicht fortkommen kann, solle es bey den alten Herkommen verbleiben, daß nehmlich wen der Schiffman oder Hümpler bieß gen Mannheim mit dem Schiff kombt, gebühret ihm die halbe Fracht, wen er biß gen Neckergemünd kombt mit dem Gefährt und nachen die gantze Fracht.

20.

Zum Zwanzigsten, dieweil nicht allein ein anfang Sondern auch eine gewisse Zeit zu dießer der Neckerthaler Schiffleuthe ordnung seind und der selben Zunfft Brüderschafft wißlich gemacht und verkündt werden muß, uff daß ein Jeder Zurecht erscheinen möge, alß ist geschlossen, daß obvermelte Schiffer, Humpler oder Flößer jährlich uff St. Thoma deß Heyligen Apostelstag zu Heydelberg oder Neckergemünd früher tagszeit uff der Schiffleuth Zunfft oder der Statt Rathhauß oder in einer offenen Herberg, wie es vor guth angesehen wird zusammen kommen, Ihre Mängel und Verbesserung der weeg und Steeg vorbringen, darauß schließen, auch was rugbahr ist, einen jeden insonderheit rugen und anzeigen sollen, alles bey Ihren pflichten und ayden, damit Sie unß und der Bruderschafft verwandt seindt, da aber einer oder der ander nicht uff den Tag zu kommen vermöchte der solle bey seiner Obrigkeit rugen

Digitized by Google

und die andere abgeordnete solches schrifftlich der Zunfft fürbringen, auch damit die Zunfft gleich wohl erhalten werde, (dan jeder sich dessen sonst gebrauchen möchte) So soll ein jeder außbleibender (der keine erhebliche Ursach von Kranckheiten oder nöthigen Herrngeschäfft hette), Ein Schiffmann Ein gulden, ein Hümpler oder ein Flößer oder Schiffer der eine außtheilung ahn garthenholtz hat (die Knechte die nur schemel führen hirin außgeschieden) einen halben gulden der Zunfft erlegen.

21.

Zum Einundzwantzigsten, wo einer oder mehr ein rug verschwigen hatte, die (er) nicht auff dem Jahrtag einbracht und doch hernach offenbahr oder klagsweiß vorkommen würde, der oder dieselbe sollen gleich dem Verbrecher der Ordnung nach und je härtter gestrafft werden.

22.

Zum Zweyundzwanzigsten damit es nun desto richtiger und ordentlicher zugehe, auch dieße ordnung umb so viel gehandhabt werde, so sollen sechß Ehrliche verständige und bedachte Schiffer oder Hümpler aus der Bruderschafft oder Zunfft alß gerichts Persohnen gezogen und denen beyden Brudermeistern zugeordnet werden, die über allen rugen und vorfallende mängel erkantnus thun und die ordnung gebührlichen ernstes handhaben, alles bey Ihren pflichten und gewissen, wie Ehrlichen leuthen gebühret.

23.

Zum Dreyundzwanzigsten, auff daß nun auch Vnß und Chur-Pfaltz dießorths wie in andern dergleichen Zunfft- und Bruderschafftordnungen auch die gebühr und nehmlich das halbe theil der Straßen gefallen und die ordnung umb soviel steiffer gehandhabt werden. So soll ein Jeder Unßer Landschreiber zu Heydelberg, der ohn das von alters daß uffsehen im Neckerstrohm, wie inngleichen die Fischer zu klagen und bescheid zu gewarthen gehabt, Bey angeregtem der Schiffleuthe Jahrstag erscheinen die ordnung Jährlich vorlesen und folgends die Rügen ergehen lassen, dieselbe, sambt wie hoch ein jeder verbrechender gestrafft wird, beschreiben und Vns unßeren halben Theil von denen straffen einziehen und verrechnen.

24.

Zum Vierundzwantzigsten, weilen eine nothurfft dahin zu sehen, daß die Zunfft und Ihre Bruderschafft umb so viel mehr zunehmen, weeg und steeg auch andere nothwendige Außgaben erhalten und geliefert, daneben auch etwas vortheils ahn zehrung der freyen Persohnen,

Digitized by Google

alß Landtschreiber, Brudermeister gehabt werden mögen, So soll ein Jeder Schiffer oder Flößer Einen halben gulden und ein Hümpler ein Orth eines gulden zu einem Jeden Jahrstag erlegen, welcher gedachte Brudermeister auch einziehen und in Specie jeden mit nahmen verrechnen sollen.

25.

Zum Funffundzwantzigsten soll gleich nach gethanen Rugen und erlegten jährlicher Steuer geldt die Brudermeister Rechnung vom verschienenen Jahr in beysein eines Landtschreibers zu Heydelberg und gantzer Bruderschafft abgehört werden, waß für mängel vorfallen, dieselben verbessern und die alte Bruder Meister denen Neuen liefern, damit alles in guther richtigkeit erhalten, und guthe ordnung, einigkeit und friedleben unter dießer Zunfft gepflantzet werde.

26.

Zum Sechßundzwanzigsten, wo etwas mehrer notwendiges an dießer ordnung zu verbessern oder etwas abzuschaffen wäre, wie dan jetzo im anfang nicht alles so reiff und umbständlich betrachtet werden kan, waß sich künfftig begeben und ereignen möchte, daß soll alles bey unß, Unßeren Erben und nachkommen stehen, wie wir unß denn auch dieße ordnung und confirmation derselben zu mehren, zu mündern oder gar abzuthun vorbehalten.

Zu Uhrkundt versiegelt mit unßerem anhangenden Secret. Geben und geschehen zu Heydelberg den achtzehenden April im Jahr nach der gnadenreichen geburth Jesu Christi Eintaußentsechßhundertundfünff.

2.

Fracht-Taxa für das Marck-Schiff 1716.

Fracht-Taxa

was in denen Chur-Pfältzischen Marck-Schiffen von Orth zu Orth zu führen / von Persohnen sowohl als Gütern und Kauffmanns-Waaren, zu bezahlen Schuldig seynd.

Nach Mayntz zu fahren / gibt die Person wie folgt:		fl.	Kr.
von Heydelberg biß nach	Ladenburg	—	5
	Mannheim	—	10
	Wormbs	—	20
	Gernsheim	—	30
	Oppenheim	—	40
	Mayntz	—	50
	Und ein gleichmäßiges zurück.		

Digitized by Google

		fl.	Kr.
von Heydelberg biß nach	Neckargemünd	—	4
	Hirschhorn	—	8
	Eberbach	—	12
	Neckareltz	—	18
	Gundelsheim und Wimpffen	—	24
	Neckarsulm und Heylbronn	—	30

Hiebey dienet zur Nachricht / daß jedem Reisenden / sofern Er selbsten mitfähret / ein Reiß-Kuffert oder Mantel-Sack von 25 Pfund schwer / frey und ohne Entgeld mitgenommen werden solle.

Vom Gut / welches die Marck-Schiffer verzollen müssen / soll bezahlet werden / und zwar von jedem Centner

von Heydelberg aus / biß nach	Mannheim	—	6
	Wormbs	—	12
	Oppenheim	—	18
	Gernsheim	—	24
	Mayntz und Franckfurth	—	30
	Ein gleiches wieder zurück.		

Von einem gantzen Quartel-Thron / so in 6. biß 7. Centner bestehet

von Franckfurt und Mayntz / biß nach	Heydelberg	3	—
	Heylbronn	4	30

Von einem halben Quartel aber / so in 3. à 4. Centner bestehet

von Franckfurt und Mayntz / biß nach	Heydelberg	1	30
	Heylbronn	2	15

Von einer Tonnen Berger-Thron / in dritthalb Centner bestehend

von Franckfurt und Mayntz biß nach	Heydelberg	1	—
	Heylbronn	1	40

Von einem Centner Ertz

von Franckfurt und Mayntz biß nach	Heydelberg	—	18
	Heylbronn	—	30

Von einem Centner Bley

von Franckfurt und Mayntz biß	Heydelberg	—	24
	Heylbronn	—	36

Von einem Centner Hering oder Lapperthon

von Franckfurt und Mayntz biß	Heydelberg	1	—
	Heylbronn	2	—

Digitized by Google

		fl.	Kr.
Von einem eisern Ofen groß oder klein			
von Franckfurt und Mayntz biß nach	Heydelberg	1	12
	Heylbronn	2	—
Von einem Hut oder zwey Säck Saltz			
von Franckfurt und Mayntz biß	Heydelberg	1	12
	Heylbronn	2	—
Von einem Centner Gut überhaupt zu Thal			
von Heylbronn biß von Heydelberg aber biß eben	Mayntz und Franckfurth	—	36
	dahin	—	24
Von einem boltz in 5 und 6 Häuth Leder			
von Neckarsteinach und Neckargemünd	biß Mayntz und Frankfurth	1	40
Vom Centner Zoll-freyen Gut			
von Heydelberg auß biß nach	Mannheim	—	4
	Wormbs	—	8
	Gernsheim	—	12
	Oppenheim	—	16
	Maintz und Frankfurth	—	20
	Ein gleiches zurück.		
Von Centner Zollbarem Gut			
von Heydelberg biß nach	Neckarelz und Heylbronn	—	20
	Von Zollfreyem aber	—	15
	Und ein gleiches zurück.		
Von Zoll-freyem Wein			
von einem Rheinischen Fuder von Heydelberg auß biß nach	Mannheim	2	—
	Wormbs und Rheindürckheim	3	—
	Oppenheim	4	—
	Mayntz	5	—
	Franckfurth	7	—
	Ein gleiches zurück.		
von Heydelberg aber biß nach	Neckarelz	3	—
	Heylbronn	4	—
	Ein gleiches zurück.		
Von Zollbarem Wein			
von Heidelberg biß nach	Neckareltz	5	—
	Heylbronn oder Neckarsulm	7	—
	Zurück eben so viel.		

Digitized by Google

		fl.	Kr.
von Heylbronn von einem Fuder biß nach	Mayntz zu Thal	15	—
	Und biß Franckfurt	18	—
	Zu Berg von Mayntz	18	—
	Und von Franckfurt	20	—
Noch von Zollbahrem Wein			
von Heydelberg auß von einem Fuder biß nach	Mayntz	12	—
	Franckfurt	15	—
	Ein gleiches zurück.		
Von 100. Stuck rohen Ochsen-Häut			
von Mayntz und Franckfurt biß von 100 Stück Schmahl Häut aber	Neckargemünd und Neckarsteinach	20	—
	Ebendahin	16	—
Von einer Rheinischen Ohm Oehl			
von Worms biß	Heydelberg	1	—
	Heylbronn	2	—
Von einem Wagen Glas			
von Heylbronn biß	Mayntz und Franckfurt	9	—
Von einer Kisten Glaß / so in 2500. Scheiben besteht			
von Heydelberg biß	Mayntz und Franckfurt	1	30
Von einem ordinaire Reiß-Faß			
von Heylbronn biß nach	Mayntz	4	—
	Franckfurth	4	30

NB. Von Heylbronn nach Heydelberg geschiehet die Abfahrt wochentlich 2. mahl / als Dienstags morgens umb 8 Uhr / und Sambstags gleichfalls um diese Zeit. Von Heydelberg aber wochentlich nach Mayntz am Montag und Donnerstag jedesmahl früh morgens umb 7 Uhr. Von Mayntz gehen jede Woche auch 2 ab / nach Heydelberg und Heylbronn / nemblich Mitwochs und Sambstags früh umb 8 Uhr.

NB. NB. Wer sich nun dieser Gelegenheit bedinen will / kan sich bey dem in Heylbronn hierüber bestelten Factorn / Tit. Hrn. Georg Friderich Pfeil / zu Heydelberg aber bey dessen Commissario oder Substituto, welcher im guldenen Schiffgen logiret / anmelden.

Heydelberg bey Johann Mayern / Hof- und Universitäts-Buchdruckern / 1716.

Digitized by Google

3.

Schiffer- und Fischer-Ordnung[1] (Cannstatt) 1719.

Von Gottes Gnaden Wir Eberhard Ludwig, Hertzog zu Würtemberg und Teck, Graf zu Moempelgardt, Herr zu Heydenheim, etc. Der Röm. Kayserl. Maj. des Heil. Römischen Reichs, und des Löbl. Schwäbischen Crayses General-Feld-Marschall. auch Obrister über drey Regimenter zu Roß und Fuß, etc.

Thun hiemit kund und zu wissen:

Demnach unter dem Beystand des Höchsten, in Unserm Hertzogthum und Landen, der dardurch laufende Neccar- und Entz-Fluß bereits etlich Meilwegs, nemlich von Cannstatt und Vayhingen bis Heylbronn, Schiffbar gemacht worden; Daß Wir nicht nur denenjenigen Schiffern, So sich darauf gebrauchen lassen werden, eigene Ordnungs-Puncten und Freyheiten gegeben haben, Sondern auch, nachdem die Fischere um Revision, Erneuer- und Verbesserung ihrer Ordnung unterthänigst gebetten, dieselbe mit denen Schiffern in eine Zunfft zu bringen, darum für gut angesehen, damit die Fischere nach und nach die Schifffahrt erlernen, mithin dieselbe hiernächst von lauter einheimischen Unterthanen und nicht immer mit fremden außer Lands anhero gekommenen Personen versehen, die Schifffahrt auch durch die Eingesessene, und mit Gütern versehene unter genugsamer Caution desto sicherer gestellt werden möge; Weswegen dann Wir dann beiderley Ordnungen hiemit in ein Volumen bringen, und zusammen drucken, und also durch den Druck zu jedermanns Nachricht publiciren lassen wollen.

Und folget nun Erstlich

Die Schiffer-Ordnung.

Zum Ersten. Gleichwie Wir nun die Schiffer und die Fischere bereits in eine Zunfft eingeworfen, und denenselben beederseits zu einem Ober- und Bruder-Meister den jedesmahligen Vogten zu Canstatt gnädigst constituiret haben, also sollen nach dieser ihnen gegebenen Ordnung wohl und einig unter sich, und gegen andere leben, die nach Gelegenheit ihrer Profession vorfallende geringe Spänn- und Irrungen aber, unter der Direction ermeldeten Ober- und Bruder-Meisters. mit Beobachtung Unsers Herrschafftlichen Interesse erörtert werden. Insonderheit aber wird hiemit verordnet, daß keiner von ihnen Schiffern anderwärts sondern allein in unserm Hertzogthum Zünfftig, auch mit keiner Leibeigenschafft gegen einer fremden Herrschafft verhafftet, sondern sich

[1] Ständisches Archiv Stuttgart, abgedruckt in: Sammlung derer samtlichen Handwercks-Ordnungen des Herzogthums Würtemberg. Stuttgart 1760.

Digitized by Google

davon loß zu machen Schuldig Seyn, auch So wenig, als einer der in Knechts-Jahren Sich verheiratet, zu einem Meister in der Zunfft angenommen werden solle.

Zweytens. Geben wir Sowohl denen gegenwärtigen außer Lands hereingekommenen, als denjenigen, So von Unsern Unterthanen Solche Profession erlernen und treiben werden, die gnädigste Erlaubnuß, daß Sie in Unserm Hertzogthum und Landen, wo es ihnen bequem Seyn wird, jedoch nirgend, als an denen beeden Schiffreich gemachten Flüssen Sich burgerlich einlassen, mithin auch die burgerliche Freyheiten genießen mögen, dergestalten, daß Sie

Drittens mit keinen Personal-Diensten als Hagen, Jagen, Wachen, Bottenlaufen, Lands-Auswahl und dergleichen, auch der würklichen Einquartierung nicht beschwehret werden, hingegen Schuldig Seyn Sollen, Uns, als Dero Herrschafft, zu Friedens- und Kriegs-Zeiten, um billigen Lohn zu fahren. Wann jedoch viertens Dieselbe liegende Güter erkaufen würden, Sollen Sie davon die Onera realia, ausgenommen der würcklichen Einquartirung zu praestiren gehalten Seyn. Da auch

Fünfftens Sie Schiffere, auf der Schifffahrt Unserer Beamten Hülff und Assistenz bedürffen sollten, Soll ihnen Selbige, im Fall der Noth, in allweg geleistet werden.

Sechstens Sollen die Schiffer Schuldig Seyn, nach verflossenen Zwey Jahren dasjenige, was an denen, zu Bauung des Wassers, gemachten Krippen, Sand-Bänk, Steinlesen und dergleichen durch Wasser-Güß oder Eißgänge, zu Schaden kommet, auf ihren Kosten, doch daß ihnen, aus Unsern nächstgelegenen Herrschafftlichen Waldungen darzu das Holz auf dem Stammen ohn Entgelt abgefolgt werde, wieder erbauen zu lassen. Nicht weniger

Siebendens Nach Zeit Zwey Jahren, wann etwa von denen Felsichten Bergen oder sonstigen große Stein in die Flüsse fallen würden, Solche nicht allein wegzuraumen, Sondern auch Selbige, andern zur Warnung, als gleich mit einer Stangen zu zeichnen. Ingleichen

Achtens Die Riß-Bänke, So Sich hier und dar anlegen möchten, So weit Unser Territorium gehet, doch daß Sie, wann Solche auf einem Reichs-Städtischen oder Adelichen Bezirck befindlich, der Enden Solches vorher anzeigen, nach obiger Zeit der zwey Jahren aus dem Weg Schaffen. Damit aber auch diejenige, welche denen Schiffern ihre Guter vertrauen wollen, Sicher gestellt werden; So solle

Neuntens Ein jeder Schiffmann Seiner Treue halber, die behörige Pflichten ablegen, auch mit Bürgen oder liegenden Gütern Caution thun, und zwar derjenige, So einen Zwey Börtigen Nachen führt, fünffzig Gulden, der So einen Spring-Nachen, hundert Gulden, und der So einen

Digitized by Google

Humpel- oder Leicht-Nachen hat, zwey hundert Gulden, auch drey Jahr in der Lehr und zwey bis drey Jahr in Knechts-Diensten gestanden, darzu mit guten Pferden, Schiff und Geschirr versehen Seyn, auch bey großen Wassern oder Eiß-gängen Sich in keine Gefahr begeben, ingleichen zu der Zeit, da die Trauben blühen, keinen Wein weder auf- noch abführen. Um in dem Zoll richtig zu gehen, haben

Zehendens Die Schiffere wegen der Waaren, so sie aufgenommen, Sich mit einem glaubhafften Fracht- oder Lad-Zettel, in was Sorten, und in wieviel Centnern Selbige bestehen, versehen zu lassen, und gleich bey der ersten Zollstatt davon die Zoll-Gebühr zu entrichten; Sodann zu Beförderung des Transports Sich weiter nicht, als bey der letzten Zollstatt anzumelden; Es wäre dann Sach, daß sie besser oben in dem Land ausladen, oder nach Passirung der ersten Zollstatt, weitere Waaren und Güter auf nehmen würden, da Sie jedesmals, wo Sie ausladen, Sich bey dem Zoll-Amt anzugeben, und von weiters aufgenommenen Gütern den Zoll wiederum darum bey der ersten Zollstatt abzutragen, bey der, da Sie Solches unterlassen würden, darauf gesetzten Zoll-Straf, und daß Sie noch darzu aus der Zunfft, ohne Hoffnung wieder darein zu kommen, ausgeschlossen werden sollen. Wann auch gleich

Eilfftens Einige Schiffere nur freye Schiff oder reisende Personen führen, sollen Sie doch bey der Zollstatt, wo Sie abfahren, und dann wiederum, wo Sie außer Lands fahren, anzulanden, und Sich visitiren zu lassen verbunden Seyn, damit hierunter kein Vortheil mit Waaren oder Sonsten vorgehen möge. Und nachdeme

Zwölfftens Bei denen Schiff- und Floz-Gassen die Müllere bestellt, Selbige auf- und zuzustellen. So sollen die Schiffere, doch nur allein von einem heraufgehenden Schiff (weil das Hinabgehende dazu geschlagen worden) ihnen zu einer Belohnung und zwar auf dem Neccar, von jedem hin- und her zusammen Sieben und Ein halben Kreutzer, außer dem Müller zu Mühlhaußen, welcher wegen des Canals die Stell-Fallen ehender aufzuziehen, und länger offen zu lassen, dahero auch, Sowohl von denen Neccar herauf- als hinabgehenden Schiffen mehreren Lohn, und zwar von jedem hin- und her zusammen fünffzehen Kreutzer, Auf der Entz hingegen, wo alles viel leichter hergehet, von jedem hin- und her Sechs Kreutzer, und zwar auch nur von heraufgehenden Schiffen zu geben Schuldig Seyn. Welches alles jedoch allein dahin zu verstehen, wann die Schiffer der Müller Hülff nöthig haben. und Selbige würcklich genießen würden, da aber solches nicht geschehen sollte, haben Sie auch nichts zu bezahlen, doch jedesmals die Flotz-Gassen und das Zug-Häußlein, wieder ordentlich zuzumachen, und die Schlüssel den Müllern zu liefern.

Digitized by Google

Dreizehendens Sollen die Schiffere diejenige Briefe, so inn- und aus unserer Fürstl. Cantzley gehen, wie auch diejenige Briefe, So an unsere Fürstl. Räthe gerichtet Seyn, ohne Entgeld aufnehmen, und wohl bestellen. Ingleichem

Vierzehendens Den Leinpfad nicht unnöthig erweitern, besonders aber, ohne Vorwissen keinen Baum an dem Gestaat, außer, wann einer zwischen dem Leinpfad und dem Wasser aufwachsen würde, weiter abhauen, auch mit ihren Pferden des Waydens, so dann des Graßmehens vor dieselbe, bey Straf und Ersetzung des Schadens, sich enthalten.

Fünffzehendens Sich des Fischens sowohl mit Hahmen, als Angels, und Schießen, sowohl der Fische, als des Wildbrets, wie auch des Krebsfangens, bey Straf gäntzlich bemüßigen, solches auch denjenigen, so Sich ihrer Schiffe bedienen, nicht gestatten; damit auch die Kaufleuthe, so Güter auf denen Schiffen haben, nicht verkürtzt werden, Sollen denen Schiffern so Meß-Waaren führen, vier Tage zum Ausladen vergönnet seyn, inner welcher Zeit die Kaufleuthe von Ankunfft ihrer Güter Nachricht bekommen, auch Zeit und Gelegenheit haben können, Selbige zu besorgen, oder besorgen zu lassen.

Und dieses Seynd diejenige Puncten, so Wir dermahlen wegen der Schiffere auf dem Neccar und der Entz verordnet, und Solchen genau nachgelebet haben wollen.

Hierauf folget Zweitens

Die Fischer-Ordnung.[1]

Achtens. Die Haupt-Laden Sowohl vor die Schiffere als die Fischere betreffend, solle deren nur Eine, und zwar zu Canstatt angerichtet . . . . welcher nachgehende Personen vorstehen Sollen: Als

1) Wie oben bey der Schiffer-Ordnung Schon gemeldet, der Ober-Brudermeister Expeditions-Rath und Vogt zu Canntstatt Samuel Friderich Ramsler, und hinkünfftig dessen Successores

2) Als erster Kertzen-Meister ein jedesmahliger Fürstl. See-Meister, und dermahlen Johann Leonhard Heußelen, oder in dessen Abwesenheit ein jedesmaliger Hof-Fischer, und dermahlen Johann Georg Reyh.

3) Als Bruder-Meister, der Schiffmann Sommer zu Canstatt

4) Als der zweyte Kertzen-Meister dermahlen Timotheus Metsch, Schultheiß zu Hessigheim

5) Als Beysitz-Meister Johannes Traub, von Mühlhausen am Neccar.

Die Partucular-Laden hingegen, sollen folgender gestalten eingerichtet seyn, daß die Erstere in Unsere Residentz Ludwigsburg; bey

[1] 48 Artikel, hier nur im Auszug.

Digitized by Google

welcher sowohl als bey nachfolgenden Particular-Laden zwey Kertzen-Meister Seyn, und welche unter der Direction der Vogten von denen Meistern erwählet werden Sollen. Die Andere zu Göppingen, die Dritte zu Tübingen, die Vierte zu Nagoldt.

Die General-Zusammenkunfft aber belangend, solle Solche bey der Haupt-Laden alle drei Jahr, und zwar wegen des Schiffer Stechens auf den Tag nach Petri und Pauli, wann es kein Sonntag ist, die Particular-Zusammenkünfften hingegen, wann es die Nothwendigkeit erfordert und zwar die Erste von einem jedesmahligen Vogten zu Cantstatt als Ober-Zunfft- und Bruder-Meister, die Andere Zusammenkunfft aber, von jedem Vogt wo die Viertels-Laden ist, angestellt, und bey jener erstlichen die Ordnung zu früher Tages-Zeit vorgelesen, der Durchgang gehalten, und die Klagen beschieden werden, zu welchem Ende diejenige Meister, welche unter die Haupt-Laden gehören, mit Planten, und zwar entweder Selbsten in Person, oder per Deputatos, bey Vermeidung einer Straf von zwey Gulden, zu erscheinen, anbenebst die Kertzen-Meister, daß sie ihre Rechnungen bey der General-Zusammenkunfft einliefern sollen, anzuhalten Seynd. — — — — —

Zu Urkund dessen, haben wir Uns eigenhandig unterschrieben, und Unser Fürstl. Cantzley-Innsigel hievor drucken lassen; So geschehen, Stuttgardt den Sechsten Julii Anno Ein Tausend Siebenhundert und Neunzehen.

Eberhard Ludwig / H. z. W.
L. S.

4.
Fischers-Verglich[1]

zwischen der Curpfälzischen Schiffsbruderschaft und den Freyherrl. Metternichischen Unterthanen zu Neckarsteinach
3. Juli 1723.

Kundt undt Zuwissen seye hiermit undt in krafft dieseß Jedermänniglichen, wie daß die von Einigen Jahren her zwischen der Curpfälz. Schiffsbruderschaft Eines sodann denen freyherrl. Metternichischen Unterthanen sambtlichen Fischern, Ein- und zweybördigen Nachenführeren zu Neckarsteinach anderen Theiles, der fahrt halber obgeschwebte Irrungen und Streitigkeiten auf Interposition der respect. Churpfältz. Geheimen-Regierungs- undt Revisions Räthen auch Landtschreibern und Neckargrafen, Herrn von Becker, und Herrn Schumm, als gnädigst angeordneten Commissarien in der güte beygelegt — abgethan — undt verglichen worden, folgender gestalt, nehmblich Es solle

[1] Bürgermeisterei Neckarsteinach.

Digitized by Google

1mo. Von nun an auch künftighin und immerforth denen Neckarsteinacheren Ein- und Zweybordtigen Nachenführeren vigore hujus pacti et transactionis frey, ohnverwehrt, und ohngehindert seyn, alles dasjenige, waß sowohl die gnädige Herrschaft, alß auch die Einwohnere und Unterthanen zu Neckarsteinach zu ihrer eigener Hauß Consumption und sonstigen gebrauch nöthig haben werden, als Früchten, Wein, Heu, Haaber, Strohe, Brenn- und Weingarthsholtz, Baumateralien, Kohlen, Leuthe, bagage, Haussrath, endlich auch vier bis fünf Bürdten oder Boltzen Leder, auch 25—30 stück rohe ochsen Häuthe aus dem Neckar auf und abwerths bies Mannheim und Heylbronn ohne die geringste von Churpfältz. Schiffsbruderschaft dargegen thuende einrede oder Verhinderniß zuladen und zuführen, jedoch daß dabey kein Unterschleif, wie nur nahmen haben mag, von Ihnen Neckarsteinacheren Ein- und Zweibordtigen Nachenführeren deßfalß gebraucht werde; So viel aber

2do. Die Kaufmannsgüther undt Waaren betrifft, solle denen Neckarsteinacheren Ein- und Zweybördtigen Nachenführeren keineswegs gestattet seyn, dergleichen weder auf dem Neckar, noch auf dem Rhein bies Wormbs, Speyer und Philippsburg, folglich weder zu Thal noch zu Berg dahin oder zurück zuführen, worbey

3tio. Ihnen Neckarsteinacheren jedoch auch ohnbenohmen undt gestattet wirdt, das Weingarthsholz (mit vorbehalt des Churpfaltz gebührenden Marckrechts) sodann Wein, Früchten undt Faß Öhl, so eben in einem Zweybördtigen Nachen füglich eingeladen werden können auf den Rhein undt zwaren nach Wormbs, Speyer und Philippsburg undt in allen am Rhein darzwischen gelegenen Orthen ohnbehindert aus- und einzuladen, jedoch aber dergestalt und also daß Ihnen solche nacher Neckarsteinach nur alleinig, und nicht weither zuführen erlaubt seyn solle, wie dann

4to. Erwehnten Neckarsteinachern Fischeren und Nachenführern auch keinesweegs erlaubt noch gestattet seyn solle, Schiff oder Hümpelnachen weder auf dem Neckar noch auf dem Rhein zugebrauchen oder zuführen, sondern sollen sich deren von jetzo und immerhin nicht bedienen dorfen, wohingegen denen Churpfälz. Schiffleuthen allerhandt Victualien, Waaren, leder und früchten, auch wie es sonsten nahmen haben möge zu Neckarsteinach Ein- und ausladen zu dürfen, alten Herkommen gemäß, freystehen undt ohnverwehrt seyn solle. So haben auch

5to Umb alles zu seiner richtig- und Einigkeit zubringen, mehrberührte Neckarsteinacher fischere undt Ein- auch Zweybördige Nachenführere, insonderheit in deren nahmen der freyherrl. Metternich. ambtmann Hr. Heimb für die Verflossene undt künftige Neckarbau-Kösten Drey Hundert Gulden baaren geldts der Churpfältz. Schiffbruderschaft

Digitized by Google

ein- vor allemahl zu erlegen undt zubezahlen promittirt, undt diese Bruderschaft solche Summam auch angenohmen, mit dieser darbey expressé stipulirter Condition und Vorbehalt daß Sie Neckarsteinacher Ein- undt Zweybördtige Nachenführere von allen ferneren der gleichen unkösten völlig befreyet seyn — mithin mit der Churpfältz. Schiffbruderschaft keine connexion oder verwandtschaft haben sondern davon, wie vor alters so anjetzo undt zu Ewigen Zeiten abgesondert seyn sollen undt wollen. — Sollten nun

6$^{to.}$ oftermelte. Neckarsteinacher fischer auch Ein- und Zweybördtige Nachenführer gegen diesen Verglich und transaction handlen undt frevlen, so werden Selbige auf jedesmahlige Contravenirung zur straf ihrer fracht, so Sie von denen etwa unzulässig verführenden Waren veraccordiren werden, eo ipso verlustiget mithin solche halb vor Gdgste Herrschaft und halb vor die Schiffbruderschaft verfallen —, auch Sie Contravenienten solang bieß zu deren würcklichen Erlegung in demjenigen orth, wo Sie in der Chur Pfaltz werden betretten werden arrestirlich anzuhalten seyn.

Alles getreulich undt ohne gefährde, allermaßen dann beyde transigirende theile dieses ut pactum bene promeditatum et rem judicialiter transactam mit gutbefinden obiger Churpfaltz. gdgst angeordnete HHn. Commissarien in allen clausulen und Puncten, ohnverbruchlich zu halten, versprechen und expresse stipuliren mithin dieses offene Instrumentum Eures Churpfaltz. Hohen Regierung undt Ihro Hochwohlgebohrn Gnaden (tit:) freyherrn von Metternich zur respectivee gnädigster und gnädiger ratihabir- und Confirmirung exhibirt haben. So geschehen Heidelberg d. 3ten July 1723.

Im Nahmen der Churpfältz.
Schiffbruderschaft des Neckarthals
alß gevollmächtigte Brudermeister
und gericht.
(L. S.) Johann Peter Schreck
Bevollmächtigter Bruder Meister
Georg Heinrich Kärcher
Schiffbrudermeister
Friedrich Döertzbach
des gerichts

Michel forst deß gerichts
Philipp Lorentz Kühn des gerichts
(L. S.) SHaimb
Ambtmann.
Friedrich Nollert
(L. S.) Friedrich Heilmann
Johannes Bock
Johann Heinrich Nollert, Fischer
zu Neckher Steinach

Daß die hierin vermelte Dreyhundert gulden als Brudermeister richtig bezahlt worden bescheine hiermit.

Heydelberg d. 29ten 8bris 1723.

Georg Heinrich Kärcher.

Digitized by Google

Hierüben stehender Verglich oder Transaction wird auf beschehenes ansuchen von Regierungs Wegen under hievorgedruckten Churfürstl. Cantzley Secred hiemit ratificiert. Mannheim den 24ten May 1724.

Churpfaltz. Regierungs-Raths-Président,
Vice-Président, Vice-Canzler, Geheime
und Regierungs-Räthe
F. W. Gr. Hillesheim. Anton von Fritz.

5.

Separierte Ordnung der Heidelberger Schiffer-Zunft 1728.

Nachdemo Zeithero bey allhießiger Heydelberger Fischer Zunfft, worunter ebenfallß die alldaßige Schiffleuthe begriffen seynd, zwischen ernannten Schiff Leuthen und denen Fischern viele Streittigkeiten, Schlägereyen und andere Unordnungen sonderlich auch daher entstanden, daß Einer den andern beschuldiget, als ob Er Ihme in seine Handthierung Eingriff thäte, um diesem Übel aber vorzukommen, auch größeres Unheil zu verhüten haben samtliche hiesige Schiffleuthe, Hümpler und zweybortige Nachenführer am dienlichsten erachtet, sich von ermelten Fischern zu separiren und eine Besondere Zunfft, jedoch mit Genehmhaltung Ihrer Churfürstl. Durchlt. oder dero Nachgesetzten hohen Regierung, unter sich auffzurichten, Dannenhero nachfolgende Articul zur gnädigsten Confirmation unterthänigst vorschlagen und übergeben sollen:

1.

Zum Ersten, wer sich zu allhießiger Schiff Leuthen Fahrwerk begeben, und sich in dieße Zunfft einlassen will, der solle nicht angenommen werden, Er seye dann Ehrlichen Herkommens, von redlichen Eltern gebohren, des Neckar Strohms und Gefährts von Jugend auff, oder sonsten wohlerfahren, der sich auch vor seine Persohn ehrlich und fromm verhalten, zu dem Ende ein solcher drey Jahr lang bey einem Schiffmann gelernet haben, wie gebräuchlich auffgedungen, und looß gesprochen, nicht weniger mit einem Lehr-Brieff versehen seyn soll, um sich damit legitimiren zu konnen, daß Er sich in währenden Lehr-Jahren fromm, getreu und redlich verhalten; Dafern Er aber Eines hießigen Schiffmanns Sohn wäre, soll derselbe zwar nicht auffgedungen, jedoch nach des Vatters Belieben ledig gesprochen, und mit einem Lehr-Brieff versehen werden, damit, wann Er sich außerhalb setzen wolte, Er sich ebenfallß legitimiren, und sein fortun desto besser machen möge. Bey dem Auffdingen soll ein Gedenck- oder Zeugen-Trunck gereichet und bey dem ledig Sprechen dreyßig Kreutzer einschreib Geld zu der Bruderschafft und dreyßig Kreutzer der Zunfft bezahlet werden.

Digitized by Google

2.

Zum Zweyten, sollen alle Jahre zwey Zunfftmeister von der Zunfft erwehlet und wie gebräuchlich von Einem Ehrsamen Stadt-Raht dahier confirmirt werden, welche des Jahrs hindurch der Zunfft fleisig vorstehen, und sowohl die eingenommene Zunfft-Gelder, mit Beysetzung eines Jeden Nahmens, von deme Sie erhoben werden, als auch deren Außgaben, mit Specificialischer Meldung, wohin Sie verwendet, treulich verrechnen und bey der Auffrechnung den Receß, und was sich sonsten an Zunfft-Sachen bey Ihme befindet, denen neu angehenden Zunfft-Meistern richtig auslieffern, und gute ohntadelhaffte Rechnung thun; die herrschafftliche in dießer Ordnung enthaltene Straff-Gelder aber dem Schiff Bruder Meister, nebst einer Specification derjenigen, welche gestrafft worden seynd, gegen Schein einhändigen, damit dießer Solche bey gehaltenem Schiffbruder-Tag, nebst denen allda fallenden herrschafftlichen Straff Geldern zur hießigen Gefällverweserey behörend einlieffern könne.

3.

Zum Dritten. Damit nun diese Zunfft-Ordnung um so vielmehr und besser erhalten und fortgepflantzet werde, so soll hinfüro ein Jeder Schiffmann, Hümpler und zweybortige Nachenführer, welcher in dieße Schiffer-Zunfft auffgenommen wird, vor sich und seine Frau, wann Sie beyderseits Fremdt, nehmlich noch keinen Theil an dießer neu auffgerichteten Schiffer-Zunfft haben, zu erlegen schuldig seyn Einen Gulden Einschreib Geld, sodann ein Jedes vier Gulden, zusammen acht Gulden vor Zunfft Gebühr, und zwantzig Kreutzer zum Leich-Tuch, beneben Einem gewöhnlichen geschenck zur Zunfft, oder anstatt dessen viertzig fünff Kreutzer.

4.

Zum Vierten. Da ein Fremdter, der noch keinen Theil an dießer Zunfft hat, eine Zunfftige Wittfrau zur Ersten, Zweyten, oder dritten Ehe würde heurathen, und hinwiderum eine Fremde oder ohnzunfftige Weibs-Person einen Zunfftigen Wittmann zu obgedachter Ehe würde nehmen, so soll die Fremde ohnzunfftige Persohn, es seye Mann oder Weib, der Zunfft fünff Gulden, wie auch 20 Kr. zum Leich-Tuch, die Zunfftige aber gleichwohl annoch einen Gulden 30 Kr., mithin da beyde so einander heuraten, zünfftig wären, dieselben zusammen drey Gulden, nebst denen 20 Kr. zum Leich-Tuch und dem Geschenck zu erlegen schuldig seyn. Ingleichen sollen auch diejenige, welche Ihre Kinder zur Zunfft noch nicht eingekaufft und noch keinen Theil an der Zunfft haben, vor Jedes Kind einen Gulden Einkauff Geld der Zunfft zu erlegen schuldig seyn.

Digitized by Google

5.

Zum Fünfften. Wann ein Herrn- oder sogenanntes Einig-Gebott der Zunfft zu publiciren seyn wird, so soll Jedesmahl der außbleibende vier Kreutzer, So aber sonst ein Gebott, welches der Zunfft Gehorsam genennet wird, zu verkundigen ist, und Einer nicht erschiene, soll derselbe ein orth eines Gulden zur Straffe der Zunfft erlegen.

6.

Zum Sechsten. Wann Ein Zünfftiger aus der Zunfft stirbt, es mag Mann, Frau, oder Kinder seyn, die auf der Bahr getragen werden, so solle der, oder dieselbe von denen Jüngsten Zunfft-Brüdern getragen werden, dabey solle ein Jeder Zünfftiger selbsten, so ferne Er anwesend, und nicht kranck ist, bey der Leicht Begängniß erscheinen, bey Straff Sechßzehn Kreutzer, so der Zunfft zu bezahlen.

7.

Zum Siebenden. Alldieweilen sich offters zuträgt, daß die Schiffleuthe, oder Jungen, welche auff ein Jahr oder länger gedinget worden, zwischen der Fahr- oder Geding-Zeit außer Diensten gehen, und sich zu einem andern Schiffmann begeben, wordurch dem Schiffmann, aus Mangel des Knechts, der Jungen, großer Schaden zugefüget wird; als solle künfftig in keinem Schiffsknecht oder Jungen gestattet seyn, ohne erhebliche Ursache, worüber Sie sich bey dem Bruder Meister anzumelden haben, außer Dienst zu tretten, und bey einem andern Schiffmann Dienste anzunehmen; welcher Schiffmann nun wider dießen Articul handeln und solchen außer der Zeit ausgetrettenen Knecht oder Jungen annehmen wird, der soll zehen Gulden zur Straffe halb gnädigster Herrschafft, und die andere Helffte der Zunfft zu bezahlen schuldig seyn, der Schiffknecht oder Jung aber, wegen seiner Ungebühr, außer Dienst ab- und fortgewießen werden.

8.

Zum Achten: Soll keiner dem andern einen Nachen oder ander Schiff-Geschirr aus seinem Schiff, ohne Erlaubnis hinweg führen, oder nehmen, bey Straff nach Ermäßigung; Es soll auch keiner dem andern von dergleichen Geschirr vorsetzlicher Weise etwas entwenden noch veruntreuen, bey zehen Gulden ohnnachläßiger herrschafftlicher Straff.

9.

Zum Neundten: Weilen sich bißhero zugetragen, daß die allhießige Fischer, welche die Fischerey erlernet und sich zeithero damit ernehret, anjetzo bey solcher ihrer Handthierung allein nicht mehr verbleiben

Digitized by Google

sondern Theils nicht nur der Fischerey, sondern auch der zweybörtigen Nachen sich zur Schiffahrt bedienen, Mithin zweyerley Handthierungen Treiben, wordurch denen hießigen Schiffleuthen, deren Viel an der Zahl seynd, und noch mehr anwachßen, sich auch wegen geringer Fahrt kümmerlich ernehren müssen, großer Eintrag und Schaden zugefüget wird; als hat künfftighin sich ein Jeder bey zwantzig Rthlr. herrschafftlicher Straffe mit seiner erlernten Handthierung, nehmlich der Fischer bey seiner Fischerey, und der Schiffmann bey seiner Schiffahrt zu begnügen, und sich selbiger alleinig zu bedienen, damit der Schiffmann nicht von dem Fischer, und dießer nicht von Jenen, in seiner Nahrung beeinträchtiget, noch in Schaden gesetzt werde.

10.

Zum Zehenden. Nachdem sich offtmahlen bey publicirung der Gebotten oder sonstigen Zusammenkünfften zuträget, daß Theils von denen zünfftigen sich gegen die Zunfftmeister und übrige Vorstehere der Zunfft nicht nur mit ungeziemenden Worten, sondern auch mit Fluchen und Schwöhren übel auffführen, als solle der Jenige, welcher gegen dießen Articul handlen wird, nach Erkenntnis der Zunfft, mit ohnnachläßiger Straff der Zunfft zu erlegen angesehen werden.

11.

Zum Eilften: Solle auch Keinem erlaubt seyn, weder mit einem Schiff noch Humpel-Nachen, vielweniger mit einem zweybortigen Nachen zu fahren, Er seye dann zuvor allhier Bürger und Zünfftig worden, auch sonsten alle praestanda praestiret habe, gleichwie ein Jeder Zunfft-Bruder zu leisten schuldig ist. Im widrigen, und so ferne Er solches nicht zuvor thun würde, Ihme das Fahren gäntzlich verbotten und widergelegt seyn.

12.

Zum Zwölfften. Gleichwie ein Jeder, welcher in dieße Zunfft gehörig, nicht allein dießen obbeschriebenen, sondern auch denen in der Schiff Bruderschafft Ordnung enthaltenen Articulen nach ihren darüber geleisteten Pflichten allerdingen nachzuleben hat; also bleibt es ebenfallß bey ermelter Ordnung, derselben, wie bißhero geschehen, nachzukommen und darauff zu halten.

Digitized by Google

Zunfft oder Bruderschafts-Ordnung samtlicher Schiffleuthe und Humpler des Neckarthals.

Mannheim den 21. Februar 1728.

(Auszug.)

Art. 7. — Als man für nöthig erachtet, damit der Kauf- und Gewerbs-Mann in der fracht nicht übernommen zugleich der Landsherrschaft der gebührende Zoll entrichtet, nicht weniger der Schiffmann seinen billigen Verdienst erlangen, mithin so wohl der Kauf- und Handels-Mann, als der Schiffmann sich um so weniger zu beschwehren haben möge, folgende Fracht-Tax-Ordnung zu verfertigen, worüber dann steif gehalten und keinem Schiffmann bei willkürlicher Straf erlaubt seyn solle, gegen die Fracht-Ordnung mehr, wohl aber weniger zu fordern, und zu nehmen.

Folget die Fracht-Tax-Ordnung.

Von einem Zentner Kaufmannswaaren, ingleichen von Fett- und Öhl-Waaren, von Frankfurth und Maintz bis Hailbronn .	fl. — 48 kr.
Von einem Zentner Ertz von Mainz bis Hailbronn . .	» — 30 »
Von einem Rheinischen Fuder Wein ad 6 rheinischen Ohmen von Ffort und Maintz bis Hailbronn . . .	» 20 — »
Von einem eisernen Ofen von Ffurt bis Hailbronn . . .	» 2 — »
Von einer Tonnen Hering und Lapertan von Frankfurth bis Hailbronn	» 1 30 »
Von einem Zentner Kaufmanns Guth von Frankfurth und Maintz bis Heidelberg, worunter die Fett- und Öhl-Waaren mit begriffen	» — 30 »
Item vom Zentner Ertz bis dahin	» — 20 »
Von Einem Rheinischen Fuder Wein von Frankfurth und Maintz bis dahin Heidelberg	» 15 — »
Von einem eisernen Ofen von Frankfurth bis Heidelberg	» 1 12 »
Von Einer Tonnen Heringen und Laperten bis dahin .	» 1 — »
Von hundert Stucken rohen oder gesaltzenen Ochsenhäuthen von Frankfurth und Maintz bis Neckargemündt . .	» 20 — »
Von sovielen Häuten bis Neckarsteinach	» 24 — »
Von Einem Huth Saltz von Maintz bis Heidelberg . .	» 1 12 »
Von Einem Fuder Wein von Mannheim bis Heilbronn .	» 8 — »
Von Einem Zentner Guth, ingleichen Fett- und Öhlwaaren von Frankfurth und Maintz bis Mannheim . . .	» — 24 »
Von Einer Rheinischen Ohm Öhl von Wormbs bis Hailbronn	» 1 30 »

Digitized by Google

Folgen die Thalfrachten oder das Wasser hinabwärts.

Von Einem Centner Kaufmanns Guth wie solches Nahmen haben mag von Hailbronn, bis Mainz und Franckforth » — 30 »
Von Einem Rheinischen Fuder Wein von Hailbronn bis Mainz und Franckfurth . . . . . » 15 — »
Von Einem Centner Guth von Heidelberg bis Mainz und Ffurth . . . . . » — 24 »
Von einem Rheinischen Fuder Wein von Heidelberg bis Mainz und Ffurth . . . . . » 12 — »
Von einem Boltz Leder von Neckarsteinach und Neckargemünd bis Maintz und Franckfurth . . . . . » 1 40 »
Von Einem Zentner Leder von Neckarsteinach und Neckargemünd bis Maintz und Ffurth . . . . . » — 40 »

Was die Zollfreie Güther anbelangt hat sich der Schiffmann, so dergleichen zu führen bekommt, zu einer billigen Fracht zu verstehen.

13.

— — Und weilen seithero ofters beschehen, daß sowohl die Schiffleute als Humpler sich unterstanden von denen fremden Schiffleuten entweder zu Mannheim oder an anderen Orten die Güter zu übernehmen und solche nach Heidelberg oder anderstwohin zu führen, durch welchen Unterschleif aber kein Neckar Baukosten bezahlet worden; Als sollen künftighin wann dergleichen Güther von Anfangs gedachten Fremden, oder zur Schiffsbruderschaft nicht gehörigen Schiffleuten übernommen würden, die jenige so solche Guther von jenen übernehmen, vor oberwehntes Neckarbaukosten Geld, der Vier Gulden zustehen, und dasselbe dem Schiffbrudermeister sogleich bei Ausladung der Güther zu bezahlen schuldig und gehalten seyn.

14.

Zum Vierzehenten. Als ebenmäßig einige zeithero die Guther-Schiffahrt, von theils Humpleren sehr mißbrauchet und von denenselben, die Schifffrachten, in accordirung eines geringen Geldes, dergestalt verstümpelt und verdorben worden, daß verschiedene Schiffleute darüber in ganzlichen Abgang der Nahrung gerathen und ruiniret worden. . . anerwogen die bei solcher geringen Fracht, mit Schiff und Geschirr bei der Schiffahrt welche viel zu unterhalten kostet, nicht mehr haben subsistiren, einfolglichen auch die darauf das Jahr hindurch angesetzte und zu erlegen schuldige herrschaftliche Gelder ferner nicht abtragen können, da doch vor Zeiten denen alten Herkommen gemäß. keinem Hümpler weiter als, nach Oppenheim mit einem Humpel-

Digitized by Google

Nachen zu fahren, und bis dahin Wein, Früchten, altes Eisen und Hausrath zu führen verstattet worden, ihnen aber nunmehro wie hierunter des mehreren angezeiget werden wird, erlaubt seyn solle, weiter und zwar nach Mainz und Franckfurth auf gewisse Maas zu fahren wormit sie sich begnügen und denen Schiffleuten keinen ferneren Eingriff zu thuen. Inmaßen da man der Schiffleuten mit ihrer Schiffahrt bei Kurfurstlichen Hofhaltung und zu sonstigem Behuf nicht entbehren kann, zudeme der Schiffmann zu Meßzeiten mit Auf- und Abführung des Kurfürstlichen Meßgeleits und Lößung der Geleitspost auch anderen oneribus nicht allein beschwehret, sondern auch wenn ein Schiffmann angenommen wird derselbe noch soviel als ein Humpler dahin zahlen, dabei alle herrschaftliche onera das Jahr hindurch gegen einem Humpler doppelt ertragen muß. Also erforderet auch die Billigkeit daß unter solchen ein Unterschied gemacht werde, damit nun ein Schiffmann bei dem anderen, deßgleichen ein Humpler neben dem Schiffmann bestehen und seine Nahrung suchen könne so soll hinführo zu Meßzeiten keinem Schiffmann mehr als ein Schiff in die Franckfurter Meß zur Abholung der Güter zu führen verstattet werden, jedoch ihme zu sothanem Einem Schiff, nach deme sich zu Zeiten seine Ladung zu etwa einem weiteren erstreken möchte, einen sonst gewöhnlichen und zu denen Pferden gewidmeten Spreng-Nachen zum Anhang gleichmäßig mit Gütheren zu beladen ohnverbotten seyn. Außer deme soll er aber kein weiteres Schiff nach Franckfurth führen, ehe und bevor er diejenige Güther, die er in der Meß eingeladen nach Heidelberg oder Hailbronn überbracht und geliefert habe. Und wann dieses beschehen, als dann ihme erst erlaubt seyn soll, auf obbeschriebene Weise wiederum nach Franckfurth zu fahren und von neuen allda Güther einzuladen, wobei demselben mit seinem anderen Schiff, dafern er noch mit einem versehen sowohl inn als außer der Meßzeit auf dem Neckar und Rhein zu fahren, um Etwas zu verdienen vergönnet seyn solle. Jedoch daß er wie obbemeltet zur Meßzeit mit diesem zweiten Schiff sich nicht nach Mainz oder Franckfurth begebe, und allda Güther einlade oder dahin bringe, wer darwieder handelt soll nach Erkenntnis abgestraft werden. Hingegen soll auch zu Abwendung obgedachtes denen Schiffleuten von denen Humpleren sowohl in als zwischen denen Meßzeiten zugefügten Schadens keinem Humpler sowohl inn als zwischen denen Meßzeiten erlaubt seyn nach Franckfurth oder Maintz zu fahren, und allda Kaufmanns-Güther einzuladen, doch soll ihme verstattet seyn allerhandt Früchten, Wein, altes Eißen, freye Güter und dergleichen nach Speyer, Worms, Oppenheim und Mainz, und von solcher nemlichen Gattung wieder zurück zuführen;

Digitized by Google

nicht weniger wird einem Humpler zugestanden, dafern ihme einiges Hausrath nach Franckfurth zu führen veraccordiret würde, dasselbe alsoviel sein Hümpel Nachen ertragen mag dahinzubringen, auch dergleichen Hausrath nebst altem Eißen von ermeltem Franckfurth wieder in seinem Hümpel Nachen zurückzunehmen. Allein Kaufmannsgüther oder dergleichen Güther und Waaren wie sie Nahmen haben mögen, von Franckfurth und Maintz wieder zurück den Rhein hinauf zuführen, soll ermelten Hümpleren bei hierunter angesetzten Strafe gänzlich verbotten seyn; Gestalten derjenige so dießen Articul vorbedeutetermaßen übertretten wird, mit fünfzig Rthlr. ohnnachlässiger Strafe zur einen Hälfte gnädigster Herrschaft und zur andern Hälfte der Schiffbruderschaft zu zahlen angesehen und selbige zu erlegen schuldig seyn solle.

Auf daß auch die im Ober-Amt Mossbach befindliche Hümpler ihren Verdienst von denen Meßschiffleuten haben mögen also wird ihnen hiermit frei gestellt eine Ordnung unter sich aufzurichten nach welcher sie denen aus der Meß kommenden Schiffleuten ausleichten können, jedoch daß ein jeder mit einem guten Leicht Nachen, Knechten, Pferden und Geschirr versehen seye, damit der Kauffmann oder Schiffmann aus Mangel dessen nicht in Schaden gebracht werde.

Nächstdem soll kein Schiffmann oder Humpler dem andern die Fracht verstümplen, noch in accord stehen, oder sonstigen Eingriff darinn thuen, soferne der Kauf- oder Handelsmann den Accord schon mit einem geschlossen oder noch würcklich im accordiren stünde, wie denn der Übertretter in zwanzig Thaler Strafe, halb gnädigster Herrschaft und halb der Bruderschaft zu erlegen gefallen seyn, darüber noch dem Schiffmann oder Hümpler, welchem er die Fracht verstümpelt oder abgespannt zu dessen Satisfaction die nemliche Fracht die er von dem Guth hat nebst Erstattung verursachter Kosten herausgeben und abtragen soll.

Ferner soll kein Schiffmann in Gemeinschaft fahren oder stehen, massen ein jeder nicht mehr veraccordiren soll als was er vor sich selbst getrauet zu führen. Im fall aber gleichwohl etwas ohnvermuthet übrig bliebe, so er nicht fahren könnte, dasselbe soll er einem andern um die accordirte Fracht keineswegs aber um Geld wie bishero geschehen, überlassen; dannhero keiner der mit seinem eigenen Schiff und Geschirr nicht versehen sich unterfangen soll, Etwas zu veraccordiren, und solches einem andern zu vermaklen oder zu verhandeln, und dieses bei Vermeidung zwanzig Taler Straf halb gnädigster Herrschaft und halb der Bruderschaft zu entrichten.

Digitized by Google

15.

Zum Funfzehenten, da sich auch bishero ereignet daß die Fischer im Neckarthal welche die Fischerei erlernet, und sich zeithero damit ernähret, anjezo bei solcher ihrer Handthierung allein nicht verbleiben, sondern zum Teil sich nicht nur der Fischerei, sondern auch der zweibortigen Nachen zur Schiffahrt bedienen, mithin zweierlei Handthierungen treiben, obwohlen sie nur auf die Fischerei verschätzet und davon allein die herrschaftlichen Beschwehrten abstatten; wodurch aber denen Schiffleuten, Hümpleren und zweibortigen Nachenführeren, deren viel an der Zahl seynd und sie noch mehr anwachsen, sich auch wegen geringer Fahrt kümmerlich ernähren müssen, großer Eintrag und Schaden zugefügt wird; Als hat kunftig sich ein Jeder bei zwanzig Thaler herrschaftlicher Straf mit seiner erlernten Handthierung, nemlich der Fischer mit der Fischerei und der Schiffmann, Hümpler oder zweibortige Nachenführer mit seiner Schiffahrt, was nemlich einem jeden zukommt, zu begnügen und sich selber alleinig zu bedienen. damit ermelte Schiffleute, Hümplere und zweibortige Nachenführer nicht von denen Fischern und diese nicht von Jenen in ihrer Nahrung beeinträchtiget noch in Schaden gesezet werden.

16.

Zum Sechszehnten hat sich ebenfalls begeben, daß ein oder der ander sich zwar als ein Schiffmann in die Bruderschaft eingekauft, welcher aber dennoch hernach nur mit einem Humpel-Nachen gefahren und dardurch denen Schiffleuten Abbruch gethan. Als solle inskünftige keiner mehr zu einem Schiffmann in die Bruderschaft aufgenommen werden, er seye denn zuvor mit einem tüchtigen Schiff und dessen Zubehör versehen, und daß es vor ein solches erkannt werde; sodann daß er mit diesem Schiff zufahren continnire; Im widrigen aber, da er davon abgehen und vorgedacht nicht praestiren würde; so soll er hierauf seines Einkauf Geldes in die Bruderschaft verlustiget geachtet und sich wiederum aufs Neue als ein Schiffmann oder Hümpler einzukaufen gehalten seyn.

17.

Zum Siebenzehenten soll keiner dem andern einen Nachen oder ander Schiff Geschirr aus seinem Schiff ohne Erlaubnis hinwegführen oder nehmen, bei Straf nach Ermäßigung; Es solle auch keiner dem andern von dergleichen Geschirr vorsezlicher Weis etwas entwenden noch veruntreuen, bei zehen Gulden ohnnachlässlicher Herrschaftlicher Strafe.

Digitized by Google

18.

Zum Achtzehenten. Nachdeme auch zu Franckfurter Meßzeiten mit auf und abführung des kurfürstlichen Meßgeleits verschiedene Mißbrauche entstanden, indeme das Geleit unter denen Schiffleuten der Ordnung nach nicht geführet worden, nicht weniger einer vor dem anderen, und zwarn vor dem Gleits Schiff zu Franckfurth ab- und nach Heilbronn gefahren, wodurch des Geleits Schiffmann bei denen Kaufleuten in Mißcredit und Schaden versezet worden; Als solle hinfüro bei fünfzig Thaler herrschaftlicher Strafe keinem Meß-Schiffmann erlaubt seyn, vor dem Geleits Schiff weder mit seinem Schiff noch Leicht-Nachen nach Hailbronn zufahren, sondern er soll wie vormalen gebräuchlich von Jagstfeld aus dem Geleits Schiff gebührend nachfolgen, da auch dem alten Herkommen gemäß denen aus dem Ober Amt Mossbach deputirten Geleits Reuteren bei Auf- und Abführung des Meßgeleits Einem Jeden 4 Ellen Band a 4 kr. zur Zierde des Pferds von dem Geleits Schiffmann gereichet worden, so hat es dabei noch sein Bewenden.

19.

Zum Neunzehenten. Gleichwie zum ofteren Klagen vorkommen, daß die Schiffsknechte oder Jungen welche auf ein Jahr oder länger gedingt worden, zwischen den Jahren oder Gedingszeit außer Diensten gehen und sich zu einem andern Schiffmann begeben wodurch dem Schiffmann aus Mangel des Knechts oder Jungens großer Schaden zugefügt wird; Als solle künftighin keinem Schiffsknecht oder Jungen gestattet seyn ohne erhebliche Ursache, woruber sie sich bei dem Bruder Meister anzumelten haben außer Diensten zu tretten und bei Einem andern Schiffmann Dienste anzunehmen; welcher Schiffmann wider diesen Articul handeln und einen solchen außer der Zeit ausgetrettenen Knecht oder Jungen annehmen wird, der soll zehen Gulden Straf, halb gnädigster Herrschaft und halb der Bruderschaft zu bezahlen schuldig seyn, der Schiffsknecht oder Jungen aber wegen seiner Ungebühr, außer Dienst ab- und fortgewiesen werden.

20.

Zum Zwanzigsten. Nicht weniger hat man bishero klagbar erfahren müssen daß Knechte und Jungen denen Schiffleuthen außer Dienst getretten und sich bei anderen Schiffleuten oder Hümpleren des Wochen- und Taglohns bedienet; hierdurch aber denen beständigen und rechten Taglöhneren, die sich nebst Weib und Kindern lediglich mit dem Taglohn ernähren — dießfalls auch ihre herrschafftliche Beschwerten ertragen müssen und darauf verschätzet seynd merklicher

Digitized by Google

Schaden zugefüget worden; Als solle künftighin keinem ohnverheuratheten Knecht oder Jungen verstattet seyn in dergleichen Wochen- oder Taglohn zu fahren; sondern derselbe sich wie gebräuchlich, auf ein ganzes oder halbes Jahr zu verdingen. Es wäre dann, daß eines solchen Knechts Eltern, Alters halben, ohnvermögend und nicht im Stand sich zu ernähren, so jedoch auf Erkenntnis ankommt.

Welcher Schiffmann oder Hümpler nun gegen diesen articul handeln und einen dergleichen Knecht oder Jungen in Woch- oder Taglohn annehmen würde, derselbe soll zehen Gulden ohnnachläßlicher Strafe halb gnädigster Herrschaft, und halb der Schiffbruderschaft zu erlegen schuldig seyn.

30.

— — Hierauf befehlen wir Unsern Ober und Unter-Beamten unserer beiden Oberämter Heidelberg und Moßbach gnädigst, daß sie die hievorbemelte Zunft und Bruderschafts-Genossen bei dieser unserer Ordnung schützen und verthättigen, darwieder sie nicht beschwehren noch beschwehren lassen, sondern sie alle bei derselben Puncten handhaben sollen.

7.
Akkord

des ehemaligen Handelsmans Georg Fridrich Rund zu Heilbronn mit 6 pfälzischen Markschiffern wegen Übernahme der Churpfälz. Faktorie.

1730.

Deme nach seine Churfürstliche Durchlaucht zu Pfalz uns Endes-Unterschriebenen, des Neckarthals Schiffleute, auf unser beschehenes unterthänigstes Suplicieren abermalen die hohe Gnade erwiesen, daß nach exzirirt vormals auf zwölf Jahr lang wegen Führung eines ordentlichen Markschiffs gnädigst ertheilter Concession sothaner Privilegien so weiters auf zwölf folgende Jahre gnädigst extendirt, als ist nun zwischen Herrn Georg Fridrich Rand, Bürger und Handelsmann in Heylbronn, zu der Facktorie auf- und angenommen, als auch gnädigst confirmirt gewordenem Factoren, dessen Erben und Nachkömmlingen, und uns Markschiffern, zu Beibehaltung und mehrerer Aufnahm dieser Markschifferey und Verhütung alleiniger, sowohl von den Kaufleuten, als auch uns Schiffern, und der Faktorie selbst entstehen könnenden Klagen Irrungen und Verdrießlichkeiten folgend höchst nöthiger Contrakt ebenmäsig verabredet, verwilliget und getroffen worden, als

Erstens soll der Herr Faktor, dessen Erben und Nachkömmlinge Zeit währender gegenwärtiger Markschifferey gnädigsten Concession schuldig und gehalten seyn, sowohl die von uns Schiffleuten zu Wasser

Digitized by Google

überbringende, als auch zu Land von denen Kaufleuten zu weiterer fernerer Transportirung Ihme zugestellt werdende Güthern in Empfang und Verwahr zu nehmen solche respective an sein gehoriges Ort auf alle thunliche Weise und Weg suchen zu befördern, als auch uns Schiffleuten in die Schiff zu überliefern, dabei jedesmal eine ordentliche Specification über die einladende Güter mit denen Zeichen und Numeris auch wem Solche zugehören, mitzugeben, umb im Falle einige Irrungen in Ermangelung eines Stück Gutes entstehen würden wissen zu können, wer solches empfangen, gestalten denn solchenmach wegen allenfalls verlohren gehenden Stück-Guths, als auch wann allenfalls wider verhoffen durch Verwahrlosung unterwegs etwas naß oder übel conditionirt werden sollte, nicht die Factorei, sondern der Schiffer, der solches empfangen, dafur zu stehen und zu respondiren haben wird. Deswegen nun

Andertens keinem von uns Schiffleuten erlaubt seyn soll, ohne Vorwissen der Faktorie das geringste Stück Gut weder ein- noch auszuladen. So sollen auch

Drittens bei jedesmaliger Aus- und Einladung eines Schiffs zu Heilbronn alle und jede Güthere Stuck vor Stück durch dasigen Cranenmeister Pflichtmäßig gewogen, darüber Waagscheine gegeben, und demselben für seine Bemühung von uns Schiffern von jedem Ctr. ½ Kr. gereicht werden, oder falls die herauf bringende Güter von den Kaufleuten zu Frankfurt Selbst gewogen, denen dießfalls zugestellten Frachtbriefen Glauben beigemessen werden. Wobei nun

Viertens die Factorie Schuldig und verbunden seyn soll, in Spedirung deren Sowohl eigenen als andere Güter, einen wie den andern zu halten, und in der Ladung beforderlich zu Seyn und zwischen uns Markschiffern keinen Unterschied, Vortheil oder Unterschleif, weder umb Geld, Gunst, Freund- oder Feindschaft zu gebrauchen. Ebener Gestalt soll nun auch

Fünftens die Faktorie schuldig und verbunden seyn, die verordnete und taxierte Fracht von denen auf dem Land hie und dort und außer der Stadt Heilbronn wohnenden Kaufleute zu fordern und einzukassiren, solche sowohl von denen ausladenden und an die Faktorie gelieferten Gütern (sofern solche nicht conditioniert geliefert werden) ehe und bevor das Schiff von Heilbronn wieder abfähret, uns Schiffleuten baar zu bezahlen, die an andere in der Stadt Heilbronn wohnende Kaufleute addressiert und gelieferte, als auch wieder von ihnen einzuladen bekommende Güthere aber hat ein jeder Schiffer seine Fracht selbsten und ohne den geringst zu gestattenden Abzug einzukassiren

Digitized by Google

und davon accordirte pro Cento lediglich an die Faktorie zu bezahlen. Dagegen uns solle

Sechstens die Factorie auch gehalten Seyn, einem jeden mit Ladung abfahrenden Schiffer auf Begehren fl. 50 auf die Reise mitzugeben und Solche bey seiner retour in Abrechnung wieder zu decordieren, dahingegen wir Schiffleute auch schuldig und gehalten Seyn wollen, der Faktorie jedesmal die Hand zu bieten, damit dieselbe zu solch auslegender und uns zum Theil anticipative bezahlenden Fracht hinwiederum gelangen möge; soviel aber die anderswo unterhalb Heilbronn, es seye zu Heidelberg oder sonsten an einem Orth unterwegs ein- oder ausladenden Güther belangend, da hat ebenfalls ein jeder von uns Schiffern dafür, und für dießfalls überkommende Fracht zu sorgen, und solche Selbst einzukassiren. Hingegen wollen wir Markschiffer

Siebentens schuldig und gehalten Seyn bey jedesmaliger Abfahrt von Mainz hinauf zu der Faktorie eine exakte Specifikation der völligen Ladung und wohin so ein als anders gehöret p. Postam einzusenden auch den Tag unserer Ankunft zu notificiren, und denen Kaufleuten in Zeiten davon Avis ertheilen zu können und dadurch wegen späterer Avisierung alle Ursachen zum Klagen abzuschneiden; Desgleichen wollen wir Schiffleute

Achtens Schuldig und verbunden Seyn, der Faktorie für die habende Bemühung, Vorschuß und prompte Bezahlung der Fracht von allen und jeden, in- und außer der Meß, von Mark- und Meß-Schiffen zu Heilbronn aus- und einladenden Güthern, sie mögen an die Faktorie selbst, oder an andere addressirt seyn, Sechs, sodann zu Beitrag und Behuf deren auf die Faktorie zu halten erforderlichen Bedienten Ein-, also zusammen Sieben, sage 7 pro Cento zu bezahlen, und zwar daß dießfalls der Faktorie erlaubt seyn soll, sothane Belohnung jedesmahlen von der Fracht abzuziehen und sich selbst bezahlt zu machen, wonebst Neuntens der Faktorie erlaubt Seyn soll, für ihre habende viele Extra Mühe, Brief-Porti, Reis- und andere Kosten denen Kaufleuten von jedem Ctr. 2 Kr., Sage zwey Kreutzer Provision zu rechnen, und sich von denenselben nebst Sonstigen Spesen und Unkosten, wann die Güter ins Lagerhaus geführt werden müssen, bezahlen zu lassen; ferner auch solle

Zehendens wie vorher geschehen, von einem Jeden aus uns, verstehe von einem jeden Schiff, der Faktorie zur Discretion jährlich zehen Sage 10 Ctr. Guth franco nacher Heilbronn geführt werden.

Schließlich hat die Faktorie darauf wohl zu achten und festiglich zu halten damiten daß wochentlich zu Heilbronn abzufahren habendes Markschiff Montags frühe praecise auf den Glockenschlag 8 Uhr ohne mindeste Verzögerung abtrucke und abfahre.

Digitized by Google

Auf daß nun aber allen und jeden Clausulen, Puncten und Conditionen so mehr ohnverbrüchlich möge nachgelebet werden, als ist gegenwärtiger Contrakt schriftlich aufgesezt, in Duplo ausgefertigt, sofort von allerseits Contrahenten eigenhändig unterschrieben und mit eines jeden Petschaft corroboriret und einem jeden ein Exemplar zugestellt worden, deren eines ohne das andre jederzeit gelten solle, auch benebens aler Solchen zu mehrerer Bekräftigung von gnädigster Herrschaft ratificiren und confirmiren zu lassen verabredet worden.

So geschehen Mannheim den 6ten Martii Anno 1730.

L. S. Georg Friedrich Rund
Johann Peter Schreck Bruder Meister
und
L. S. Hannß Georg Gob
L. S. Johannes Horst
L. S. Jsaak Ritter und Wmr Johannes Bechert
L. S. Johannes Biller und Wmr Niklaus Walker
L. S. Georg Paul Kühn
L. S. Niklaus Prenner und Jakob Rupp.

8.

Concession für das kleine Markschiff (Heidelberg-Mainz) 1739.

Von Gottes Gnaden Carl Philipp

Pfaltz-Graff bey Rhein, des Heiligen Römischen Reichs Ertz-Schatz-Meister und Churfürst in Bayern, zu Gülich / Cleve und Berg Hertzog / Fürst zu Mörs, Graff zu Veldentz, Sponnheim, der Marck, und Ravensperg, Herr zu Ravenstein etc. etc.

Fugen hiermit jedermänniglich zu wissen, daß Wir zu besserer Emporbringung des Commercii, auch Beförderung deren Passagiers ein wochentliches kleines Marck-Schiff von Heydelberg biß Mayntz, und von dar wieder zurück auffrichten zu lassen, gnädigst guth befunden, mithin sothane Concession und Privilegium Unsere Heydelberger und Mannheimer Schiff-Leuthe unter nachfolgenden Conditionibus gnädigst verliehen haben.

I Soll dieses Marck-Schiff in keinem andern Schiff, als in einem so genannten Humpel-Nachen bestehen, auch nicht erlaubt seyn, einen andern Anhäncker, als einen Zweibörtigen Nachen sowohl zu Thal, als zu Berg mit sich zu führen, und zugleich sich nur eines Pferds zu bedienen, damit bey sich etwa ereignenden Wind, oder andern Zufall, das Pferd vorgespannet, auch die etwa unter Wegs ein- oder aussteigende

Digitized by Google

Persohnen, damit ein- oder abgeführet, die Passagiers auch in dem Marck-Schiff mit Stellung des Pferds nicht incommodirt werden mögen.

II Solle diesen Schiff-Leuthen nicht erlaubt seyn, außer denen Passagiers, einige Kauffmanns-Güther, oder andere Waaren, so von Heilbronn, Stuttgart, aus dem Schwaben Land, oder anderstwoher zum weitheren Transport auf Heydelberg verschicket werden, bey Vermeydung 20 Reichs Thaler Straff in ihrem Humpel-Nachen einzuladen, und zu verführen, sondern sich

III Nur mit denen geringen Waaren, so etwa von Heydelberg auf Mannheim oder weither, und biß auf Mayntz, nicht weniger mit denen jenigen Waaren, so von Mayntz herauf, und biß auf Heydelberg, weither aber nicht, so dann Butter, Käß, Sauer-Wasser und dergleichen verschicket werden, begnügen lassen, desgleichen sollen sie

IV Keine Wein, oder Früchten, es mögen solche in einer gering oder großen Quantität bestehen, von oben herab, oder unten herauf führen, es seye dann zu ihrem eigenen Behuff, oder daß sie selbsten damit handlen thäten.

V Sollen obgemeldte Schiff-Leuthe einen gewissen Tag und Stund der Abfahrt von Heydelberg auf Mannheim nacher Mayntz zu halten verbunden seyn, und damit so wohl diesem nacher Mayntz, als dem von Heydelberg alle Tag nach Mannheim abfahrenden Marck-Schiff kein Eintrag oder Abbruch geschehe, zu solchem Ende

VI Soll dieses Mayntzer-Marck-Schiff alle Montags Mittags um 12 Uhr von Heydelberg biß Mannheim, sodann alle Dienstag frühe um 9 Uhr von Mannheim auf Mayntz und von Mayntz alle Dienstag frühe um 9 Uhr auf Mannheim und Heydelberg wieder zuruck fahren, dahingegen solle

VII Keinem andern Schiffmann oder Humplern erlaubt seyn einen solchen Nachen wie dieses Marck-Schiff zur Commoditaet der Persohnen und Passagiers eingerichtet ist, zu halten, viel weniger weder 2 Stund vor, noch 2 Stund nach der Abfahrt dieses Marck-Schiff Persohnen hinweg zu führen, es seye dann, daß jemand ein expresses Schiff oder Nachen vor sich dingen wollte, deme es keines Wegs verwehret, sondern frey gestellet seyn solle.

VIII Sollen sich die Marck-Schiffer bey allen berührenden Zoll-Städten anmelden, und ihre Marck-Schiff visitiren lassen, damit der Zoll von denen mit sich führenden geringen Waaren gnädigster Herrschafft richtig abgeführet werde, bey Straff 20 Reichs-Thaler auf jedesmahliges betretten.

IX Sollen keine andere Schiff-Leuth oder Humpler dieser Marck-Schiffahrt, wie sie in dieser Ordnung punctirlich vorgeschrieben, verhinderlich seyn, bey Vermeydung 10 Reichs-Thaler Straff.

Digitized by Google

X Weilen bey Ertheilung dieser Concession ausdrücklich vorbehalten, daß Marckschiffere zu Mayntz, oder unter Weegs keine schwehre Fracht-Güthere außer was Art. 3. bemerket wird, laden sollen, so haben sich Selbige alles Unterschleiffs zu entäußern, mithin zu hüten, damit mit Hinterlassung der Güther so wohl zu Berg, als zu Thal kein Nachtheil verübet, fort derjenige Bruderschaffts-Schiffmann, welcher vor, oder nach der Abfahrt dieses Marckschiffleins in der Ladung begriffen, dadurch nicht verkürtzet werden.

XI Sollen ersagte Schiff-Leuthe nicht befugt seyn, an selbigen Tag, wo, oder wann das Heilbronner Marck-Schiff è loco abgefahren einige Persohnen, oder Kauffmanns Waaren einzuladen, bey Vermeydung 20 Reichs-Thaler Straff.

XII Damit es auch wegen der Fracht keine Difficultaet abgebe, so wird solche Folgender Gestalt regulirt, nemlich von einer Persohn von Heydelberg auf Mayntz zu fahren

Biß Ladenburg 5 Kr.
Biß Mannheim 10 Kr.
Biß Wormbs 20 Kr.
Biß Gernsheim 30 Kr.
Biß Oppenheim 40 Kr.
Biß Mayntz 50 Kr.

Und eben so viel wieder zuruck.

NB. Wobey zu merken ist, daß jedem Passagier, so fern er selbsten mit fahret ein Reiß-Coffre und Mantel-Sack nach dem Gewicht etwa zu 50 bis 60 Pfund frey und ohnentgeltlich passirt, und mit genohmen werden solle.

Vom Guth welches die Schiffer verzollen müssen

Von jedem Centner von Heydelberg

Biß Mannheim 6 Kr.
Biß Wormbs 12 Kr.
Biß Gernsheim 18 Kr.
Biß Oppenheim 24 Kr.
Biß Mayntz 30 Kr.

Ein gleichmäßiges wiederum zuruck.

Vom Zollfreyen Guth

Von jedem Centner von Heydelberg

Biß Mannheim 4 Kr.
Biß Wormbs 8 Kr.
Biß Gernsheim 12 Kr.
Biß Oppenheim 16 Kr.
Biß Mayntz 20 Kr.

Und wieder eben so viel zurück.

Digitized by Google

Was aber die Güther belanget, so nicht nach dem Centner verkauffet, noch nach demselben geführet werden, als da seynd Mobilien, und dergleichen, hierüber sollen sich die Schiff-Leuth mit denen Handels-Leuthen oder der Waaren Eigenthumbs-Herren der Fracht halber dergestalt verstehen, damit sich der Preiß halber mit Fug niemand zu beschwehren Ursach haben, und das Commercium gehandhabet werden möge.

XIII Damit nun aber allerseithige Markschiffere in guter Harmonie und Keiner den anderen in Seiner Fahrt oder Ladung beeinträchtige, so solle ein jeder dem in der Concession verordneten Tax gemäß nicht mehr oder weniger Fracht nehmen, ingleichen sich nicht unterstehen an Kauffleuthe zu Mannheim oder zu Mayntz zu schreiben, auch Sonsten keinen Unterschleif zu brauchen, wie nicht weniger verbunden Seyn, auf die hievor gemeldte Puncten den bestimmten Tag und Stunden mit ihrem Schiff abzufahren, So Soll sich auch keiner von dieser Schiff-Leuthe unterfangen, einem andern von der Schiffer-Zunfft weder zu Mannheim noch zu Mayntz einiges Stück Guth einzuladen, auch weder durch Verehrung, oder sonsten, wie es Nahmen haben mag, Güther an sich zu bringen noch zu hinterhalten, ehe und bevor der andere abgefahren Seyn wird, und zwar bey 20 Reichs-Thaler Straff.

XIV Sollen die Marckschiffere, oder ihre Knechte gute Absicht tragen, daß keine Spitzbuben, Huren, oder anderes verdächtiges Gesindel eingenohmen, und mitgeführet werde, wann sie es aber aus Unwissenheit schon eingenohmen hätten, und alsdann im Marckschiff es innen werden solten, sollen sie selbe sogleich mit ihrem Anhäncker-Nachen auf das Land setzen, welcher von Schiff-Leuthen dawider handlen wird, solle mit 50 Reichs-Thaler, der Knecht aber, weilen sein Lohn nicht zulänglich ist, mit Verweisung der Schifffahrt oder mit einer Leibs-Straff ohnnachlässig angesehen werden. Es solle auch obgemeldte Schiff-Leuthe oder ihre Knechte

XV Bei großer Straff keine Flucher oder Sacramentirer gedulten, auch keine Händel, Zanck, oder Schlägerey weder selbst anfangen oder anfangen lassen.

XVI Sollen die Schiff-Leuthe vor diese ihnen auf 9 Jahr ertheilte Concession jährlich, und alle Jahr insbesondere zu Unserer Churfürstlichen Hoff-Cammer richtig bezahlen fünfftzig Gulden, nach welchem allen Wir Uns aber schließlichen als dem Chur- und Lands-Fürsten auch Unseren Erben und Nachkommen an der Chur in alle Weege vorbehalten, diese Unsere Ordnung, Concession und Privilegium auf zutragende Fälle und Begebenheiten, oder der Sachen etwa erheischender Nothdurfft nach zu minderen, zu mehren, zu erleutheren, oder auch gar aufzuheben, und gebiethen und befehlen diesemnach allen Ober- und Unter-Ambt-

Digitized by Google

Leuthen, Zoll-Bedienten, Schultheißen, Bürgermeistern und gesambten Unseren Angehörigen, daß sie offtgedachte Schiff-Leuthe und deren Gesind bey dieser Unserer Ordnung, Concession und Privilegio schützen, handhaben und verthädigen sie auch darwieder keines weegs behindern oder beschwehren lassen sollen, als lieb ihnen, und einem jedem in particulari ist, Unsere Ungnad und Straff zu vermeiden. Dessen allen zu wahrer Urkund und mehrerer Bekräfftigung haben Wir Unser größeres Churfürstliches Hoff-Cammer-Cantzley-Secret-Insiegel vordrucken und Eingangs gedachter Schiff-Leuthe gegen ihren unterschriebenen Revers zustellen lassen. So geschehen Mannheim den 21. Augusti 1739.

Chur-Pfaltz Hoff-Cammer-Praesident
L. S. Vice-Praesident, Director, Vice-
Director, und Räthe.

Diesem nach gereden und geloben Wir unterschriebene allen und Jeden in diesen Contract Enthaltene Clausulen getreulich nachzukommen, urkundl. hievor getruckten unsern gewöhnlichen Pettschafft und Eygenhandt unterschrifft. Datum ut Supra

Georg Vögler Eldester Zunfftmeister
Johann Christian Bumatsch Jüngerer Zunfftmeister
Johannes Bachert
Johan Friederich Brenner.

Sambtlige Haitelberger Schiff Leite

Christoph Überle	(Anker)
Nicolaus Brenner	(Anker)
Paul Seidennabel	(Anker)
Johan (unleserlich)	(Schiff)
Joachim Gersten Meyer	(Schiff)
Christian Dörtzbach	(Schiff)
Hinrich Schwarz	(H S)
Mardin Schwarz	(M S)
Philipp Michael Barthlamä	(L S)
Georg Adam Schröck	(L S)
Andreas Hornung	(H)
Johann Heinrich Kercher	(HK)
Johannes Bachert	(HB)

Digitized by Google

9.

Mainzer Recesse zwischen Curpfalz und Curmainz 1749.

Auszug.

1.

— — Als nemlich und zum Ersten erkennen wir der Churfürst zu der Pfaltz vor uns & unsere nachfolgere an der Chur, auch mit beytritt unsern Hohen Agnaten den Mayntzer Stappel mit seinen überschlag- und niederlaags-Effectibus, und solle solchen keine behinderung noch anstand gemachet, sondern selbiger außer Cautestative belassen werden.

4.

Viertens solle denen Chur Pfälzn. Schifferen ohnverwehrt, sondern gäntzl. verstattet seyn, an denen Chur Mayntzn. Uferen, wann sie mit ladung dahinkommen, ohnbeschränckte rückladungen einzunehmen, welches nicht allein auf die ober-Rheinische und Neckarer Schiffleute, wann sie zurück zu berg gehen, sondern auch auf die samtl. niederländische, wann sie zurück zu Thal gehen, verstanden wird, wann nemlich sie ladung an die Chur-Mayntz. Ufer bringen. Wie denn

5.

Fünftens denen Chur Mayntzn. mit ladung ankommenden Schifferen an denen Chur Pfälzn. uferen ebenfalls die ohnbeschränckte ruckladungen zugelassen und verstattet werden sollen. Und da

6.

Sechstens wegen der Neckar-Fahrt hin und wieder beschwerliche um- und anstände sich hervorgethan, so seynd wir beyderseits übereinkommen, und haben uns verglichen, daß wir der Ertzbischoff und Churfürst vor unsere Rhein-Schiffere vor jetzt und vor beständig auf solche Neckar-Fahrt verzeichen, und derenselben uns begeben, jedoch dergestalten daß dem Ertzstifft Maynz allezeit frey gelassenn und ohnbehindert bleiben solle, die Chur Mayntz: nachher Mayntz Transportirende Crescentien nach eigener willkühr einem Neckarer- oder auch benötigten Falls anderen Chur Mayntzn. Schifferen zur ladung zu übergeben. Ferner und

7.

Siebendens sollen die Chur Pfälz. Ober Rheinische und Neckarer Schiffleut das gantze Jahr hindurch und von beständig den Mayn-Strohm ohnbehindert befahren können, mithin illimitirte ladungen zu bringen, und den Mayn zu thal, und den Rhein zu berg wieder zurückzunehmen befugt seyn, ausschließlichen jedoch deren in das Elsaß und in die Schweitz nach Straßburg addressirte güther, mit dem weiteren

Digitized by Google

Zusatz, daß wann nur ged. Pfältz. Schiffere den Mayn herunter leer, oder mit keiner völligen ladung zurückkommen, denenselben gäntzlich ohnverwehret, sondern ohngehindert zugelassen seyn solle, zu Mayntz illimitirte gantze ladungen und Berg-ladungen, welche, wie nun erwehnt, nicht in das Elsaß und in die Schweitz nach Straßburg addressiret seynd, zu nehmen, jedoch daß sowohl in der berg- als Thal-Fahrt die überschlägs-gebühren lediglich und allezeit in geld, folglich ohne Naturalüberschlag entrichtet und wegen der Niederlage und Marck-Recht es gehalten, wie oben articulo tertio erwehnet worden, und der ferneren Erläuterung, daß die Pfälzische Crescentien an Früchten, Wein, und Taback, welche von Pfältzn. Schifferen den Rhein zu Thal und den Mayn zu Berg gebracht, sich auch mittelst Lad- und Fracht-Zettulen, so von einem Chur Pfältzn. bedienten, daß sie an Chur Pfälzn. Uferen geladen worden, attestiret seyn, legitimiren werden, als welchen Falls sie davor zu achten, und sofort ohne weiteren anstand gegen alleinige entrichtung der Helffte deren sonst gewöhnlichen Stappel-Gebühr zu allen Zeiten passiren sollen.

8.

Achtens sollen die Eigenthümere derer verführt werdenden Kauff-Gütheren und Waaren, oder ihre sich legitimirende Sach-Walthere, oder Mandatarii nicht mehr angehalten werden, sondern ihnen die Freyheit allerdings gelassen werden, ihren Angelegenheiten in weiterer Befrachtung halber eigenen willens und gefallens zu disponiren, welches zu Mannheim auf gleiche weise beobachtet werden solle.

9.

Neuntens sollen die Churpfälz. Schiffere in Zukunfft den sogenannten lauer-Kärchen in Mayntz, gleich die Chur Mayntz: es thun, sich beständig bedienen, anerwogen nach der Chur Mayntz. verordnung diese leute mit Tüchtigen Pferden versehen, zu allen Zeiten, nach ihrer ordnung ohnaufhaltlich parat seyn, und mit einer regulirten billigen bezahlung sich begnügen müssen.

10.

Zehenden ist hiemit verabredet, daß abseiten Chur Pfaltz in Zukunfft kein anstand gemacht werden solle, daß in denen Chur-Mayntzn. waldungen befindliche und gefällt werdende Brenn-Holtz nach Mayntz gegen alleinige abtragung des Zolls, ingleichen das aus besagten Chur Mayntzn. waldungen bringende bau- und andere Gehöltz auf dem Neckar, sofort auf dem Rhein nacher Mayntz zu verführen, nicht weniger

Digitized by Google

auf den Rhein das unser Chur Pfälzer landen anderwerts erkauffendes Brenn- und Bau-Holtz, auch Bau-Materialien gegen alleinige abtragung des Zolls, mithin ohne andere beschwehrde nach eigenem Gutfinden zu transportiren. — — —

Mayntz d. 10ten und Mannheim 10ten Februar 1749.

I. Receß.

— — — So seynd zu mehrerer bevestigung, guten vernehmens, auch wieder herstell- und verbesserung des in unseren beyderseitigen landen sowol, dann mit unseren Nachbarschafften habenden Commercii nur erwehnte Jrrungen durch ersagte Vermittelung unter göttlichem beystand nachfolgender maßen, jedoch denen in a°. 1681 mit der Stadt Straßburg errichteten Vertrag gantz ohnnachteilig, sondern vielmehr allerdings mit dessen unverrückten beybehalt gäntzlich gehoben und vor jetzt und beständig verglichen werden.

Daß nemlich die Chur-Pfälz. Oberländische Schiffleute die Helffte an der Chur-Maynzn. Fahrde nach Straßburg in Zukunfft und von beständig haben, mithin es sofort also damit gehalten werden solle, daß das ganze Jahr hindurch zwischen denen Chur-Mayntzn. und bemelten Chur Pfälzn. Schiffleuten alternis vicibus solche Fahrt von Mayntz aus unternohmen werde, folglichen derjenige Schiffmann, an welchem die Ordnung zu Fahren ist, nicht allein jederzeit in bereitschafft sich halten, sondern auch ohnverzüglich abfahren solle, insobalden er eine gewisse Ladung erhalten, und überkommen hat, als worüber zu benehmung allen Streits und anstands sogleich nach vorgängiger vernehmung beyderseitigen Interessenten auch allenfalls anderen ohnpartheyischen Schifffahrtsverständigen zum besten und aufnahm dieser Fahrt, und damit beyden Theilen gleicher nutzen zugehn, vornehmlich auch damit die dabey interessierte Kaufmannschafften desto schleuniger zu gehabung ihrer Gütheren und waaren beförderet werden mögen, das erforderliche regulativum gemachet und vorgekehret, auch zu beständiger nachricht insolches zu beyderseitigen actis hiernächst gebracht werden wird. Und obwolen uns beyderseits frey stehet die anzahl deren an dieser jedem Theil zur Helffte inskünfftige zustehender Schiffahrt theilhabender Schiffleute zu determiniren, so solle doch jederzeit die reciproque Communication von denen hinc et inde dazu ernannten und zwaren in ansehung unßerer des Churfürsten zu Pfaltz Schiffleute noch weiters dieses geschehen, deßwegen ihrer Tüchtigkeit und Sicherheit die Caution bey Chur Pfälzer Orts-Obrigkeit mittels inscribirung ihres vermögens, als viel dazu vonnöten, bestellet, und solche Chur Pfalz zu diesem mitgenus mit eintrettende Schiffere uber die aus gelegenheit sothaner Fahrt sich

Digitized by Google

begebende vorfälle und Irrungen die untersuch- und entscheidung von der Chur Mayntzer. Obrigkeit ohne widerrede annehmen, die Execution hingegen des alda außfallenden Spruchs von Chur Pfaltz verfüget, und solche auf allemalige requisition ohne weitere erkanntnus schleunig erfolgen, auch übrigens diese Chur Pfälz. Schiffere denen dieser Fahrt wegen vorhandene und ferners errichtenden Chur Mayntzer. anordnungen sich fügen sollen. — — —

II. Receß.

— — — Zum Ersten sollen zu beförderung des Commerciy in Zukunfft an denen Chur Mayntzn. und Chur Pfälzn. Zoll-Stätten die entrichtungen deren Zoll und anderen Gebühren nicht in harten Sorten nebst dem besonderen agio erforderet, sondern jede Geldes in landläufigem Cours, jedoch mit Außnahm der geringen Scheid-Müntze, benebst dem herkommlichen aufwechsel ad $7^1/_2$ Kr. pr. Gulden angenohmen und erhoben, nicht weniger die zuvor üblich gewesene nachsicht eines drittels von verzollendem Guth denen ehemaligen Zoll Conferenzien gemäs wieder eingeführet und beobachtet, auch damit sowol der Kauff- als Schiffmann wegen der zuentrichtenden gebührnussen sich darnach, wie in allen anderen gesichert richten könne, die beyderseitige Zoll-Rotulen nicht weniger die Mayntzer Rhent- und Kauffhaus-ordnung und Tax soviel die Gebühren und dasjenige, so der Schiffmann bey seiner ankunfft und abfahrt zubeobachten betrifft hinc inde ein ander Communiciret, und denen Schiffer-Zünfften zu ihrer beobachtung zugestellet werden.

Zweytens solle unter unseren beyderseitigen Chur Herrschafften die mutuelle Zoll-befreyung, soviel den gulden Zoll betrifft jedoch unter jedesmaliger Vorzeigung der von uns selbsten, oder in unserer abwesenheit außer unseren Chur-landen, von deme oder denenjenigen, welche wir solche besorgungen an unserer statt überlassen, unterschriebenen Patenten in Zukunfft beobachtet, hingegen wegen der beederseitigen publici und unterthanen es bey demjenigen Gebrauch und herkommen der Zoll-Exigens halber, wie es hiebevor, und zur Zeit der vormalig Herrschafftlichen gäntzlichen mutuellen Zoll-Befreyung Ruh- und Friedlich gehalten worden, es belassen werden. — — —

III. Receß.

— — — Demnach wir unterm heutigen dato per recessum separatum wegen der von Mayntz nach Straßburg gehenden Fährde auf dem Rhein-Strohm, wie es von jetzt und in Zukunfft damit gehalten werden solle, uns vergleichen, und solcher gestalten eine abrede ge-

Digitized by Google

nohmen, daß zwar dagegen niemand mit Fug sich zu beschwehren Ursach finden mag, so haben wir der Churfürst von Pfaltz dannoch übernohmen zu Straßburg das erforderliche besorgen zu lassen, damit dieser verabredung halber dem Erzstifft keine weiterung zugehe.

Dahingegen wir der Erzbischoff und Churfurst mit Einwilligung deren wohl- und würdigen, wohl und hoch Edelgebohrnen lieben andächtigen Dechand und Capitul unseres Dhom-Stiffts zu Mayntz versprechen und uns anheisich machen diese allenfallßige angelegenheit nicht zu erschwehren, und zu behinderen, sondern vielmehr auf alle Thunliche weis zu beförderen. — — —

Mayntz den 10ten und Mannheim d. 10ten Februar 1749.

10.

Tractat zwischen Frankreich, Curpfalz und Curmainz 1751. (Auszug.)

Art. 2.

Sa Majesté Très-Chrétienne agrée la convention entre les Électeurs de Mayence et Palatin à présent régnans du 10 février 1749 et laisse demeurer en sa force tout ce qui, suivant le contenu de cette convention, tel qu'il a été produit et communiqué à la cour de France par le Ministre Plénipotentiaire Palatine M de Grevenbroich en langue Françoise (et dont copie est jointe au présent traité) y est stipulé à l'avantage des bateliers Strasbourgeois, Mayençois et Palatins, en tant que le présent traité definitif n'y déroge pas et à condition expresse.

Art. 3.

Qu' outre les six semaines de navigation avec chargement en remontant reservées par l'accord du 24 May 1681 aux bateliers de Strasbourg pour chaque foire de Francfort et dont ils sont en possession et jouissance, il soit cedé el abandonné aux bateliers de la ville royale à Strasbourg encore un mois, que le sort a fait tomber sur le mois de Janvier, dans lequel mois les bateliers de Strasbourg pourront charger marchandises tant à Francfort qu'à Mayence destinées en amont et les voiturer de ces Villes à Strasbourg, exclusivement de tout autre batelier.

Art. 6.

Un Traitement égal sera fait aux bateliers Strasbourgeois Mayençois et Palatins par rapport aux droits à acquitter aux bureaux de péages, tellement que le batelier Strasbourgeois ne sera pas tenu de payer plus de droits dans les bureaux de péages des Electorats de Mayence et Palatin, qu'un batelier Mayençois ou Palatin n'y paye.

Digitized by Google

Art. 8.

Les bateliers Palatins, de même que les Mayençois, ne pourront se servir d'autres timoniers, bateliers et valets necessaires pour remonter à Strasbourg, que de Strasbourgeois; ceux-ci de leur côté prêteront aux bateliers Palatins le même aide et secours qu'aux Mayençois et les traiteront sur un pied égal, tellement que les bateliers Palatins ne payeront plus que les Mayençois pour salaire de timoniers bateliers et valets et pour fret de bateaux servant à alléger en remontant de Spire à Strasbourg. La ville de Strasbourg aura soin à ce qu'en aucun tems il ne manque de bateaux-d'allége, de timoniers, bateliers et valets pour aider les bateliers Mayençois et Palatins; que si cela arrivoit, ces derniers pourront se servir d'autre aide et secours.

Fait à Mannheim le vingt huit avril Mil sept-Cent Cinquante et un. A Mayence le 29 May 1751.

11.

Rangfahrts-Ordnung vom 7. Mai 1753.

Von Gottes Gnaden Wir Karl Theodor Pfaltz Graf bey Rhein des Heiligen Römischen Reichs Ertz Schatz Meister und Chur Fürst in Bayern, zu Jülich Cleve und Berg Hertzog, Fürst zu Mörs, Marquis zu Bergen op Zoom, Graf zu Veldentz, Sponheim, der Mark, und Ravensperg, Herr zu Ravenstein etc etc fügen gnädigst zu wissen, wasmaßen Uns mehrmahl zu Vernehmen Vorgekommen, welch große Zerrittung, Viele Mängel und Gebrechen in dem Neckar-Schiffahrts-Weeßen — und was darmit Verknüpfet — oder anglelig ist zum Beschwehr und Ungemach des Handel, und zum Verderb des Schifferstands, somit zum folgentl. Abbruch unßeres Zoll-interesse, sehr weit eingerissen, und nicht nur aus Veranlassung des zwischen der Bruderschafft des Neckarthals und hiesiger Schiffer Zunfft immer obgeschwebten Streits enstanden, Sondern größeren theils auch daher gewähret, daß die Schiffere nurgenannter beyder Seiten Von dahier und aus dem Neckarthal in ungemessener Menge so überhäufft, auff ein unsicheres Gerathewohl sich an denen Ufferen zu Franckfurth, und Mayntz einzufinden gepflogen, daß weilen solch-Übermäßig-Zusammentreffende Zahl der Kauff-Fahrer mit genugsamer Ladung baldigst zu Versehen, die Vorhandene Güther nicht außreichig, noch ergiebig seyn mögen, dieserhalb ein Schiffer dem andern bey denen Faktoren, und Spediteures, auch Selbst eigenthumblen Commercianten Vorgeloffen, Von da und dorten die Neckar Güthere Einer vor den andern hinwegzuziehen zu versticklen, und zu Verstreihen getrachtet, wes Ends allerley wiedrige Insinuationes und ungleiche Mittel gebrauchet, Haubtsächlich die Fracht zum niedrigsten, und selbsten unter dem Fahrt-Kosten-Auffwand gleich-

Digitized by Google

sam durch Verstaigerung minus petendo abgedrungen, und verkleineret, darob in weitem erfolget ist, daß weder Ein noch anderer dieser Schifferen die Erforderliche complete Ladung in Zeit zusammenzubringen Vermöget, sondern die Mehriste um die benöthigte Ergäntzung zu haben, etliche Monath lang an sothanen Ufferen verweilet, unmittelst bey so langen Auffenthalt den Fracht-Betracht Voraus auffgezehret und nach endlich-zurückgelegter Berg-fahrt mindest nichts erübriget, da indessen der Handelsmann und Eigenthümer, denen an schleuniger Überkunfft sehr gelegen, durch jenen schiffischen Verzug mehrere Monathen lang derselben hat entbehren müssen, Anmit von der Verweylung offtermahligen Schaden und Verlust erlitten, daruber derselbe verdrießlich, nachhin, wie in der That sich ergeben, die Sendung der Waaren und Gütheren gar vom Strohm abgeruffen und auff anderwärtige Weege zu Land geschwinder zu erhalten, den Bedacht gewendet, Von welcher Abwendung sodann sehr merklicher Abbruch unßeren Zoll-Einkünfften wiederfahren, das schiffische Fahr-Gewerb beneben auch täglich in tieffern Verfall dergestalt gesuncken, daß nicht weniger solch-unßerer Unterthanen diesen Betrieb wegen Ihnen ab sothanem Verderb zugestoßener Entkräfftung gar zu verlassen genöthiget worden;

Solch gemein schädliches Unweeßen in vollständig ausreichender Weiße als Vorliegende Nothwendigkeit erheischet aus dem innersten Grund zu heben, haben Wir demnach auff unterthänigstes Suppliciren Insonderheit der Bruderschafft des Neckar-Thals, gnädigst verfüget, daß durch eigends niedergesetzte Commission, nechst zuzieh- vernehm- und erwürckter mehristen Ver-Einbahrung sambtlicher Interessenten, deren Gewerbschafft hierinnen Einfluß und theil hat, eine standhaffte Ordnung womit in Zukunfft der transport deren Gütheren auff dem Neckar in möglicher Geschwindigkeit und guter Sicherung umb billigmäßigen Fracht beförderet wird, zur folgentlichen Auffnahm des Commercii sowohl, dann unßeres Zoll-Regalis begriffen, und errichtet, sofort Uns vorgelegt worden, die wir dahero durchaus gnädigst genehmen, bestättigen und respectivè befehlende verordnen, Inmaßen hiernach beschrieben folget.

Articulus 1mus.

Erstens wird eine Rang oder Umbfahrt unter der Bruderschaft des Neckartals und hiesiger Zunfft auf vierzehen turnos aus jetzt ersagter Neckarthaler Bruderschafft und auff Sechs aus letzt-bemeldt-hiesiger Zunfft dergestalt vestgesetzt, daß diese jetzt-bestimmte Rang-Zahl ad Vierzehen, und sechs respectivè von keiner Seiten überschritten, sondern von nun an stets fort fixiret seyn solle, damit die andurch erwerbende Nahrung desto ergiebiger bleiben möge; wofern jedoch in

Digitized by Google

kunfftigen Zeiten nach gestalt der Umbständen aus erheblicher Noth voran determinirte Rang Zahl auff einer Seiten zu vermehren stünde, soll alsdann auff der andern ein Zusatz in Gleichheit beschehen dörffen.

Articulus 2^dus.

Zweytens um alle Zeit tüchtige Subjecte zu haben und wegen Verführung der Gütheren gesicheret zu seyn soll jeder von der Rang-Genossenschaft eine Caution à 1500 fl. in eigenem freyen Vermögen bestellen, auch sein Schiff und Geschirr nicht nur Ihme gantz Eigenthumlich, mithin nicht entlehnet, oder von mehreren zusammengefüget seyn, sondern benebens den Werth von Tausend Gulden, nach ohnpartheylicher Schätzung haben.

Articulus 3^tius.

Drittens voranbestimmte zwantzig Rang-Genossenschaften hatten in der Fahrt so zu alterniren, daß den Anfang drey aus dem Neckarthal machen, demnechst ein Mannheimer, diesem etliche Neckarthaler, dann abermahl Ein Mannheimer, fort also wechßelweiß sie einander folgen solen.

Articulus 4^tus.

Viertens. Alldieweilen gegenwärtige Anzahl derer zur Kauffahrthey geeigneten Schifferen bey der Bruderschafft im Neckar-Thal den obenbestimmten Rang-numerum übertretten thut, so ist, um keinen davon gar auszuschließen, die Repartition nach dem Alter der Auffnahm in die Zunfft, und mit billiger Reflectirung auff dieses oder jenes in particulari habendes Neben-Gewerb, unter allerseithig durch Unterschrifft ad protocollum Commissionale erklährter Einverständnus in solcher Art geschehen, daß auff Heydelberger Gliedere Zehen und auff die zu Haßmerßheim befindliche Mitgenossene vier Ränge zur Zeit angetheilet, wie solche nachstehend benahmßet seynd.

Erster Rang	Philipp Michael Bartholomae
2ter Rang	Johann Henrich Kärcher
3ter Rang	Georg Kärcher
4ter Rang	Stephan Schleußinger
5ter Rang	Martin Schwarz
6ter Rang	Christoph Überle
7ter Rang	Andreas Hornung
8ter Rang	Paul Seydennabel
9ter Rang	Heinrich Schwartz

Digitized by Google

Aus Haßmersheim:

10ter Rang — Isaac Ritter und Henrich Bechert

11ter Rang — Philipp Henrich Schreck et Georg Friederich Schreck

12ter Rang — Conrad Schreck

13ter Rang — Michael Schreck in eigenem und seiner verwittibter Mutter Nahmen

Ferner aus Heydelberg:

14ter Rang — Christian Dörzenbach et Stephan Grünsfelder, welche beyde als Herrschaftliche Cameral-Schiffere mit darab ergiebiger Nahrung verssehen.

15ter Rang — Anton Böhl und Joannes Schmid

16ter Rang — Rummel Horst und Philipp Friederich Bartholmae

wornach also unter denen Heydelberger Vorgenannten neun Personen viritim, und sieben in vorstehender Maaß unter sich alternationsweis, oder wann sie wollen, conjunctim an der Fahrt theil haben, dergestalt daß bey Ableben eines gantzen Rangfahrers der nächste in obiger Ordnung von denen alternirenden oder combinirten Theilhabern allemahl eintretten, und des Verstorbenen Wittib oder Sohn von unten aus in obiger Ordnung anschließen solle.

Wie dann die auff Haßmersheim repartirte Vier und auff Heydelberg zugetheilte 12 Ränge, jeglicher von diesen beyden Seithen beybehalten bleiben.

Die übrigens hieroben gewidmete 6 Ränge für Kauffahrende Schiffere aus hiesiger Zunfft seynd nach dem eingenohmenen Vorschlag des hiesigen Stadtraths auff benahmbste die alleinig mit der erforderlichen Tüchtigkeit begabet, nemlich:

Christian Bumatsch
Hartmann Müller
Martin Rippert
Johann Peter Bachert
Joannes Horst
Daniel Weber und
Johann Wilhelm Backo.

Digitized by Google

Solchergestalt repartiret daß unter diesen sieben Personen sothane 6 Räng durchgehends circuliren sollen.

Articulus 5^tus.

Fünfftens um sothane Rang Eintheilung zum ersteren Anfang in Würcklichkeit zu setzen, ist weiter folgendes Schema zum Umbgang vestgestellet;

Erstens	Philipp Michael Bartholmae
2tens	Johann Heinrich Kärcher
3tens	Georg Kärcher
4tens	Christian Bumatsch
5tens	Philipp Henrich Schreck
6tens	Stephan Schleisinger
7tens	Hartmann Müller
8tens	Martin Schwarz
9tens	Christoph Überle
10tens	Martin Rippert
11tens	Isaac Ritter und Heinrich Bechert
12tens	Andreas Hornung
13tens	Johann Peter Bachert
14tens	Paul Seydennabel
15tens	Henrich Schwarz
16tens	Friederich Schreck
17tens	Joannes Horst
18tens	Christian Dörzenbach und Stephan Grünsfelder
19tens	Daniel Weber, oder Johann Wilhelm Backo in obgemeldter Wechßlungs Art
20tens	Conrad und Philipp Michael Schreck
21tens	Anton Behl und Johannes Schmid
22tens	Rummel und Horst Philipp Friederich Bartholmae.

Wann also vorgesetzte zwanzigste Zahl die Umbfahrt geendet, so kombt es in der künfftig ruckanfangenden zweyten Ordnung, primo et secundo loco an beyde letzte numeros 21. et 22. denen alsdann der jetzige Numerus primus et sequentes bis wiederum auff Completirung der 20ten Zahl und also stets hin folgen dergestalt daß die sub numero 21 et 22 befindliche zwey Supernumerari Ränge denen Haßmerßheimer Vier und denen Mannheimer sechs Rängen keinen Abbruch machen, sondern nur unter denen Heydelberger Zehen Rängen umgehen sollen.

Digitized by Google

Articulus 6tus.

Sechstens. Jeder fahrgenossener behaltet, wie nechst vorhin gedacht, den ihme zugetheilten Range, und solle darinnen keiner dem andern Vorgreiffen oder überschreitten; wäre aber einer erkrancket, oder in anderer Reyß begriffen, mag er allsdann seine Tour an einen anderen aus der Fahrtgenossenschafft für dießmahl begeben, oder nach Gutfinden mit demselben tauschen, oder in Compagnie die Fahrt verrichten.

Articulus 7mus.

Siebentes, damit die zu thal gewidmete Güthere sogleich in das Schiff eingeladen werden können, und nicht in das Lager fallen, wordurch dem Kauffmann ohnnöthige Kosten verursachet werden, so soll indeme Einer zu Heilbronn abfahret, der andere umb- oder Rangfahrer sogleich mit seinem Schiff allda beystellen; desgleichen

Articulus 8vus.

Achtens muß der zu Franckfurth oder Mayntz in der Ladung zu Berg stehender Rangfahrer jedesmahlen seine Abfahrt acht bis zehen täg zuvor dem von Haillbronn zu Thal abfahrendem Schiffer wissen lassen damit derselbige sich darnach richte, um noch vor des erstern Abfahrt zu Franckfurth und Mayntz alsbald wieder beystellen zu können.

Wer an dieser ohnverzüglichen Benachrichtig- und Beystellung säumig ohnmangelhafft seyn wird, auch wann in der Thal Ladung Ein Ranggenossener Unterschleiff bey dem Factor oder Eigenthümer zu gebrauchen sich unterstehen sollte, womit Er die Thalgüthere zum Hinterhalt für ihne sich zuzuwenden trachten würde, solch übertrettender Ranggenossener in ein- wie dem andern Fall solle seines Rangs für allzeit verlustiget seyn.

Articulus 9nus.

Neuntens. In der Thalfahrt solle der Rangfahrer, wann Er zu Haillbronn keine gantze Ladung bekombt, unterweegs bis zu Ladenburg inclusive beyzufahren und seine Ladung vollständig zu machen befugt seyn, ohne jedoch sich dieserthalb auffzuhalten oder auff dergleichen Beyladung zu warten;

In der Bergfahrt hingegen keine andere Güthere als welche nacher Ladenburg sofort den Neckar hinauff bis Haillbronn destiniret seynd einladen dörffen, mithin die Mannheimer Güthere, wann ein Neckarthaler oder Mannheimer Schiffmann an welchem der Rang nicht ist allda wartete, diese solchem überlassen, jedoch mit dem Vorbehalt, daß zu Beförderung des Commercii denen Mannheimer Kauff-Leuthen, im

Digitized by Google

Fall kein anderer dergleichen Schiffmann vorhanden, solcher Rangfahrer auch die Mannheimer Güthere mitzunehmen schuldig und gehalten seyn solle.

Wodurch dann von sich selbsten folget, daß allen Schiffleuthen an welchen der turnus nicht ist, eine kleine Reyß von Gütheren zu Mannheim, Wormbs, und Oppenheim, wie auch zu Franckfurth und Mayntz von solchen Gütheren, welche nicht nach Ladenburg und weiter gehen zu machen ohnbenohmen seyn.

Wer von der Fahrtgenossenschafft in seinem Rang obigem zuwieder handlet, dessen Fracht es mag von Thal oder Berg Gut seyn, verfallet zur Straff halb unßerem aerario und halb der Neckar Bruderschafft, in solcher weiß, daß diese Hälffte gäntzlich zum Neckarbau solle verwendet und des Ends der Betrag zum Bruder Tag in Heydelberg abgeliefferet werde.

Articulus 10mus.

Zehntens. Zu Zeithen der beyden Franckfurther Messen soll derjenige den der turnus allsdann betrifft, alt üblicher maßen das Meeß Schiff zu führen befugt, und in Ansehung der dießerthalb zu verwenden-habender herrkömmlicher Gelaiths Posten zu Bestreittung derselben ermächtiget seyn, hundert Zentner zu Berg uber das in gleich folgendem Eilfften articulo geschränckte Quantum laden zu dörffen und gleichwie ein solcher Gelaiths-Schifffahrer nicht jederzeit eine vollständige Ladung zu hoffen hat, weilen Er darauff nicht warten kann, sondern in tempore des abzuführenden Gelaiths-Schiffs fortfahren muß, so sollen die übrige zu Hailbronn nechst voraus in turno vorfahrende drey Schiffleuthe mit dem Gelaithsführer sich verstehen, zu Franckfurth mit einander abrechnen und wegen der Fracht in gleiche theil tretten, weßwegen dann in diesem eben nemlichen Anbetracht besonderen Meeß-Gelds und anderer Abgaben vorbemerckte Überladung von hundert weiteren Zentner zu machen erlaubet wird.

Dahingegen die fracht der Bergfahrt dem Meßführer allein gebühret.

Articulus 11mus.

Eilfftens. Auff daß die vornemlich abzweckende geschwinde Beförderung des transports der Neckar Guther zu Berg, desto sicherer erreichet werde, mithin nicht mehr wie zuvor in des Schiffers eigener Willkühr bestehen möge, auff ohngemessene Ladung lang zu verweylen, so wird zum Bergfahren von Franckfurth und Mayntz ein Quantum von Zwölf hundert Zentner solchergestalten bestimmet, daß darüber nicht mehr dann höchstens dreyßig bis viertzig Zentner, und alles lediglich nur auff einem Boden ohne Anhang anzunehmen dem Rangführer

Digitized by Google

erlaubt, davon aber nächst vorangemerckter maßen das Meeß-Schiff in so weit außgenohmen, daß wegen vorbemerckter absonderliche Ursachen eine Ladung von dreyzehnhundert Zentner machen darff; Würde hingegen ein- oder anderer Rangfahrer mehr dann zwölffhundert und bis höchstens viertzig Zentner darüber eingeladen zu haben befunden, wovon bey zeitlichem wagemeister zu Hailbronn Bericht eingezogen werden soll, darob soll die Fracht halb unßerem aerario verfallen, die andere Helffte aber zu Neckar-Bau Kosten verwendet werden.

Articulus 12mus.

Zwölfftens. Nach sothaner Ladungs-maaß soll das Schiff eines jeden Rangfahrern in der Größe und Weite eingerichtet, durchaus zugesohlet, oder mit doppeltem Boden versehen seyn, auch selbiges mit sambtlicher übriger Gerätschafft allstets in guthem tüchtigen Stand gehalten werden; Wie nicht weniger der Schiffer sowohl in der Thal- als Bergfahrt zur Sicherheit vor Wind und Sturm wenigst ein Schutz-geborde ohne daß Wind-bord, über das Wasser haben, Und damit in allem diesem niemahls einiger Mangel oder Contravention einreißen möge, so wird nach dem Beyspiel wie zu Mayntz ein Schau-Ambt hiermit angeordnet, welches in zeitlichen Beseher und Nachgänger bei dahiesiger Zollstatt, sodann von der Fahrtgenossenschaft dies einem Heydelberger und Mannheimer Zunfftglied bestehet, durch welches sohin jede zu Berg kommende Schiffladung wohl besichtiget, auch ob die gantze Schifferey mit aller Außrüstung verßehen, betrachtet und wofern Mangel daran wahrgenohmen wird, durch zuziehenden Schiffbauer examiniret, sofort das Befinden und etwaiger Contraventions-Fall sogleich der Commission angezeiget, mithin bis vorhero der Be-Schau geschehen, kein Pfund Guth dem Hümpfler unter Straff von 20 Rthlr. übergeschlagen werden, solcher Beschau hingegen ohne weiterm Entgeldt, und Kosten Beschwehr mit Gelegenheit der Verzollung geschehen solle.

Articulus 13tius.

Dreyzehntens zur dauerhafften Abstellung deren Excessen, welche in Betreff der Fracht auff vielerley weege an seithen des Kauff- und Schiff-Manns zeither vorgegangen, wird ein beständiger Fracht Tax zu Berg und Thal in billiger Mäßigung und Rücksicht auff die Wasser Zoll Rolle, innhaltlich nachstehender Specification, regulirt.

Fracht-Tax.

Überhaubt ist erforderlich zu bemercken, daßweilen nachbenannte Species, als

Digitized by Google

Stockfisch
Farbholtz
Pfeffer
Jugden
Zinn
Bley
Alles Eyßenwerck
Tuch und Wollenballen

der taxa nicht unterworfen, derwegen von nurgemeldten Speciebus der Zentner auff hundert acht Pfund, hingegen was in Stübig Verschlag und Fässern verführet wird, sowohl trucken, als naß, davon der Zentner zu hundert vierzehen Pfund zu rechnen, und zu zahlen wäre, ohne daß der zuvor jeweihlen von denen Factoren und Eigenthumern in Hailbronn gethaner Abzug der viertel- achtel- und anderer Pfund-Zahl ferners mehr statt haben solle.

Zu Berg

1) Von einem Zentner Kauffmanns-Waaren ingleichen von Fett und Ohlwaaren ist zu zahlen.
   Von Franckfurth bis Hailbronn, wie in der Bruder-Ordnung schon von alters her determiniret . . . . . fl. — 48 Kr.
   Von Mayntz aber bis Hailbronn . . . . . » — 45 »
2) Von einer halben Tonnen Ertz von Mayntz bis Hailbronn p. Centner zu zahlen . . . . . » — 30 »
3) Von einem Rhein. Fuder Wein ad 6 ohm von Franckfurth und Mayntz bis Hailbronn . . . . . » — 20 »
4) Von einem stück Faß ad $7^1/_2$ Rhein. Ohm aber . » — 24 »
5) Von einem eyßernen Offen von Franckfurth oder Mayntz bis Hailbronn, und zwar Absalon, und jüngstes Gericht, als die größte . . . . . » 2 15 »
6) Von groß- und mittlerem Wasserkrug . . . . . » 1 40 »
7) Von kleinerem dito . . . . . » 1 30 »
8) Für die übrige Öffen runder Gattung, wie auch sonstiges Eyßen durchaus per Centner zu 108 ℔ von Franckfurth bis Hailbronn . . . . . » — 45 »
   Von Mayntz bis dahin . . . . . » — 40 »
9) Von hundert Krüg Wasser . . . . . » 5 — »
10) Von einer Tonnen Häring und Laperdan von Franckfurth oder Mayntz . . . . . » 2 — »
11) Von einer Tonnen Berger Thran durchaus von Franckfurth oder Mayntz . . . . . » 2 — »

Digitized by Google

12) Von einem Fuder Wein von Mannheim bis Haillbronn . . . . . fl. 10 — Kr.
13) Für ein Stuck . . . . . » 12 — »
14) Von einer Rhein. Ohm Öhl von Wormbs bis Haillbronn, seynd nach proportion der Verzollungs-Gebühr zu zahlen . . . . . » 2 — »
15) Vom Zentner Woll, Hopfen und Blockballen von Franckfurth bis Hailbronn . . . . . » » 1 30 »
Von Mayntz bis Haillbronn aber . . . . . » 1 20 »
16) Von hundert stück rohen oder gesaltzenen Ochßen-Häuthen von Franckfurth bis Neckargemünd . . » 24 — »
Von Mayntz aus . . . . . » 20 — »
Bis Neckarsteinach aber von Franckfurth . . . . » 28 — »
Von Mayntz aus . . . . . » 24 — »
Von Kuhhäuten hingegen die Helffte des obigen.
17) Von einem Hut Saltz von Franckfurth bis Haillbronn » 3 — »
Von Mayntz bis dahin . . . . . » 2 30 »
wobey zu bemercken, daß für die zu Nackenheim, Nierstein und Oppenheim einnehmende Ladung eben nemliche vorige Fracht, wie die Mayntzer Ladung zu zahlen ist
18) Von einer Rheinischen Ohm Branden-Wein aus Franckfurth bis nach Hailbronn . . . . . » 4 30 »
Von Mayntz bis dahin . . . . . » 4 — »
Von Mannheim bis dahin . . . . . » 2 15 »
19) Was die Bergfracht von Franckfurth wie auch von Mayntz bis Ladenburg und Heydelberg angehet, ist die Fracht, es seyen trucken oder Fett waaren zu zahlen p. Centner mit . . . . . » — 30 »
20) Hingegen von anderen Waaren bestehend in Häring, Laperdan, und Berger Thran aus Franckfurth und Mayntz ohne Unterschied p. tonn . . . . . » 1 10 »
21) Ertz per Centner . . . . . » — 20 »
22) Wollen Hoppen und Block Ballen p. Centner . . . » 1 — »
23) Offen, Absalon und jungstes Gericht . . . . . » 1 30 »
24) Von anderer Gattung groß und mittel . . . . . » 1 20 »
25) Von kleinen aber . . . . . » 1 12 »
26) Von Eyßen, wie auch runden Offen und dergleichen Gattung p. Centner . . . . . » — 28 »
27) Von einer Maßel ad 170 ℔ von Franckfurth, Kostheim oder Mayntz bis Mannheim . . . . . » — 15 »

Digitized by Google

28) Von einem Fuder Wein . . . . . fl. 15 — Kr.
29) Von Brandwein p. Rhein. Ohm . . . . . » 3 40 »

Zu Thal

1) Für ein Zentner von Haillbronn bis Franckfurth und Mayntz . . . . . » — 30 »
2) Von einem Rhein. Fuder Wein von Hailbronn bis Mayntz und Franckfurth . . . . . » 15 — »
3) Von einem Centner Hartz-Bech, Lorbeer und Entzian pp. von Haillbronn bis Franckfurth und Mayntz . » — 24 »
4) Von Zeug oder Leder . . . . . » — 34 »
5) Von Wiegel Worcko . . . . . » — 36 »
6) Von einem gantzen oder zwey halben Fäßer Reiß per Centner . . . . . » — 24 »
7) Von einem Paß Pappier per Centner . . . . . » — 28 »
8) Von einem Faß Zwetschen, Weinstein und Balaschen per Zentner . . . . . » — 24 »
9) Von einem Faß Schmalten franco ins Schiff gelieffert per Centner . . . . . » — 15 »
10) Von einer Küsten Früchten . . . . . » 1 20 »
11) Von einer Küsten Wetzstein . . . . . » — 40 »
12) Von einer Küsten Glaß von 2500 Scheiben und nach dießer Größe auch die Bunt-Glaß-Küsten zu richten, auff ihre Verzollung bis Mannheim . . . . . » 1 20 »
bis Mayntz . . . . . » 1 40 »
bis Franckfurth . . . . . » 2 — »
13) Von einer Küsten Sardellen oder Fisch ad $1^1/_2$ Centner » 1 10 »
14) Ein Logel orseillen ad $3^1/_2$ Centner . . . . . » 1 30 »
15) Vor einen Centner Woll Hopfen und Cameel Haar » — 50 »
16) Vor einen Centner Roßhaar . . . . . » — 30 »
17) Halb Ballen Parmesan Kaß ad $1^1/_4$ auch $1^1/_2$ Centner » — 45 »
18) Vor hundert rohe Kalbfell biß Franckfurth . . . » 6 — »
bis Mannheim . . . . . » 4 — »
bis Wormbs . . . . . » 5 — »
19) Vom Rhein Fuder Brandenwein von Haillbronn bis Heydelberg . . . . . » 9 — »
von Heydelberg bis Mayntz . . . . . » 12 — »
bis Franckfurth . . . . . » 18 — »
20) Von einer Bürd Leder von 6 bis 7 Häut, von Neckarsteinach oder Neckargemünd bis Franckfurth. . . » 2 — »

Digitized by Google

Zum Beschluß hat in Begebenheit einfallenden Eißgangs bey dem Art. 23 der Neckarthaler alt üblichen Bruderschaffts-Ordnung sein verbleiben, vermög dessen, wann in Winters Zeiten ein großes Eyßgehen ist, und der Schiffmann, oder Hümpfler weiters nicht fortfahren kann, so solle es bey dem alten Herkommen, und zwar dergestalt verbleiben, daß nemlich, wann der Schiffmann oder Hümpfler mit seinem Schiff von Franckfurth nacher Hailbronn fähret, weiter aber nicht, als bis nacher Mannheim kommet, ihme sodann die halbe Fracht gebühren, dafern Er aber mit dem Gefährt, und Nachen bis nacher Neckar Gemünd kommet, demselben die gantze Fracht zugestanden werden soll, desgleichen wann ein Heydelberger Schiffmann mit demjenigen Guth, so nacher Heydelberg gehöret und Er zu Franckfurth eingeladen, weiter nicht, als bis nacher Mannheim kommet, soll der Kauff- oder Handelsmann die gantze Fracht erlegen.

Articulus 14^{tus}

Vierzehentens Gleichwie das von Franckfurth und Mayntz zu Berg kommende Schiff mit der obhabenden Ladung auff einem Boden den Neckarstrohm bis Haillbronn nicht überfahren kann, sondern bey Berührung des dahiesigen Uffers die Güthere außgeleichtet werden müssen, wozu eigends die sogenannte Hümpflere angestellt, und nach solcher Eigenschafft der Zunfft einverleybet seynd, so ist auch in diesem der Schiffarth zugehörigem Stück der Erfordernus die Verbesserung der unterloffenen Gebrechen dahin verordnet und versehen:

1) daß jeder Hümpfler, der zum Leichten dienet in Anssehung der für die leichtende Waaren zu leisten habender Fahrsicherheit funffhundert Gulden drey eigenen Vermögens in liegenden Güthern oder tüchtiger Burgschafft zu stellen hat.

2) Wie bey denen Schiffleuthen der Rang und Umbgang nunmehrs festgestellet, alßo solle auch dergleichen unter denen Humpfleren eingerichtet werden.

3) der Rangfahrende Schiffmann solle den Humpfler ohne Noth nicht auffhalten, sondern nach Möglichkeit schleunigst an ihm ausleichten, weßwegen

4) der Hümpfler nur höchstens 2 Tag warten, und zur Stelle seyn; wohingegen

5) dem Schiffer nicht erlaubet ist, mit mehr als seinem eigenen Schiff und leerem Sprengnachen die Bergfahrt zu vollführen.

6) Sollte sich ereignen, daß von dato wo der Schiffer den Hümpfler vorgängig beschreibet, mittler weyle der Strohm so angewachßen, daß der Schiffer in seiner Ankunfft zu Mannheim diejenige Zahl der Leich-

Digitized by Google

Schiffen nicht nöthig hätte, die Er zuvor beschrieben gehabt, allsdann solle der Schiffer den Hümpfler für die leer zurückgehende Hümpfel-Nachen, wie auch für seine Pferdt- und sonstige Kosten überhaubt acht Gulden Zahlen benebens ein Pferd von demselben in seine des Schiffers Kost übernehmen.

7) für den Leichterlohn bis Haillbronn von der Berg-Ladung solle der Schiffer dem Humpfler 10 Kr. für jeden Zentner und all übriges Gewicht, was die Waag ziehet, (ohne Außnahm noch Unterschied der Gütheren) bezahlen, Ersterer hingegen die Zoll Gebühr entrichten.

8) für die Thal Fracht von Hailbronn wie ingleichem von Neckars Ulm, Neckar Eltz und Cundelsheim bis Mannheim, solle zu aller Zeith, Es mag das Wasser Klein oder Groß, auch die Ladung wenig oder viel außtragen jedesmahlen ohne Unterschied zwölff Gulden dem Hümpfler bezahlt werden, da benebens eben, wie vorhin der Schiffer den Zoll zu entrichten hat.

9) Bey anwachßendem Wasser, wo mithin der Schiffer den Hümpfler nicht nöthig hat, seynd vom Schiffer dem Humpfler, der solchergestalt leer hinauff- und zurückfahren muß, drey Gulden zu vergüthen.

10) darff der Hümpfler diejenige Kauffmanns Güthere einnehmen, welche aus hiesiger Residenz-Stadt Mannheim und übrigen Churpfältzischen Landen nacher Haillbronn et vice versa zuruck hieher gehen.

Derjenigen Gutheren hingegen, so von Mayntz und Franckfurth kommen, und hieher auch so weiters in das Neckarthal gehoren und spediret werden, solle sich derselbe gantz und gar bey Verlust des Zunfft-Rechts enthalten.

11) Hingegen mögen sie Hümpflere alle in Wormbs fabricirende Güthere wie auch Weine und sonsten einladen doch dergestalten daß

12) Unter obiger Straff des Zunfft-Rechts-Verlusts nicht besonders mit leeren Nachen um Einnehmung sothaner Gütheren nacher Wormbs fahren, oder durch andere Schiffere, so dieser Fahrt nicht einvereibet seynd, anhero bringen lassen, Es wäre dann, daß gelegentlich einer Thal- oder Berg-Reyß dahin käme.

13) Nicht weniger ist selbigen bereits durch den 14ten Articul der Bruder-Ordnung verstattet, allerhand Früchten, Wein, altes Eyßen, freye Güthere nach Wormbs, Oppenheim und Mayntz und von solch-nemlicher Gattung wieder zurück zu führen, auch dafern ihme einiger Haußrath nacher Franckfurth zu führen veraccordiret wird, demselben als viel der Hümpfel Nachen ertragen mag, dahin zu bringen, sodann eben dergleichen von ebenermeldtem Franckfurth zuruck zu nehmen.

14) Damit nun in dieser denen Humpfleren Zustehender etwelcher Gattung die Fahrt dieselbe so wenig, dann der Kauff- und Handelsmann,

Digitized by Google

wegen diesfalls zu zahlen habender Fracht beschwehret werde, So ist darüber nach Specificirter Tax bestimmet

Zu Berg

Von Wormbs bis Neckar Eltz, Gundelsheim, Wimpffen, Neckars-Ulm, Hailbronn

1)	für ein fuder Wein bis dahin	fl. 12 —	Kr.
2)	für ein fuder Brandenwein	» 15 —	»
3)	für die Ohm Öhl	» 1 40	»
4)	für den Zentner Unschlit	» — 40	»
5)	für allerhand Kauffmannsgüthere p. Centner . . .	» — 30	»

Zu Thal

Von Hailbronn, Neckars Ulm, Gundelsheim, Wimpffen bis Wormbs

1)	für Haillbronn, Neckars Ulm, Gundelsheim bis Wormbs vom fuder Wein	fl. 9 —	Kr.
2)	für ein fuder Brandenwein	» 12 —	»
3)	für allerhand Kauffmanns Waar p. Centner . . .	» — 24	»

Zu Berg

Von Mannheim und Ladenburg biß Gundelsheim, Neckars Ulm, Heillbronn

1)	Per Centner fabricirten Taback	fl. — 24	Kr.
2)	vom Centner loßen Taback	» — 20	»
3)	von allerhand Kauffmanns Güther p. Centner . .	» — 24	»
4)	für ein Woog Eyßen von hundert zwantzig sechs Pfund	» — 18	»
5)	für ein Zentner Unschlit	» — 30	»
6)	für einen Eyßernen Offen	» 1 —	»
7)	für runde Öffen p. Centner	» — 20	»
8)	für ein Rhein. fuder Wein	» 10 —	»
9)	für ein fuder Brudenwein	» 12 —	»
10)	für eine Rhein. Ohm Öhl	» 1 30	»
11)	für einen Zentner Flachß	» — 45	»
12)	für einen Zentner Wollen	» 1 —	»

Zu Thal

Von Haillbronn, Neckars Ulm, Jagsdfeld bis Mannheim

1)	für einen Zentner bis Mannheim Kauffmanns Waaren	fl. — 20	Kr.
2)	für eine Küste Früchten	» — 40	»
3)	für ein faß Reyß	» 1 30	»
4)	für ein faß Butter zu hundert und dreyßig Pfund .	» — 24	»
5)	für ein fuder Wein Land-Gewächß	» 7 —	»

Digitized by Google

6) für ein fuder Wein außländisch Gewächß	fl.	13 —	Kr.
7) für ein fuder Brandenwein vom Land	»	8 30	»
8) für ein fuder außer Land	»	17 —	»
9) für einen Centner Hopfen	»	1 —	»
10) für einen Centner Woll	»	1 —	»
11) für einen Centner Leinwand bomesin, und dergleichen	»	— 45	»

Zu Berg

Von Heidelberg, Neckargemündt bis Neckars-Ulm, Wimpffen, Neckar-Eltz und dergleichen

1) für den Zentner Kauffmanns Güther	fl.	20 —	Kr.
2) für ein fuder Rhein. Wein	»	7 30	»
3) für einen Eyßernen Offen	»	— 50	»
4) für einen runden Offen p. Centner	»	— 16	»
5 für einen Ohm Öhl	»	1 20	»

Zu Thal

Von Haillbronn, Neckars Ulm, Wimpffen, auff Heydelberg

1) für den Zentner	fl.	— 15	Kr.
2) für eine Küsten Früchten	»	— 30	»
3) für ein faß Butter zu hundertdreyßig ℔	»	— 20	»
4) für ein halb faß Reyß	»	1 12	»
5) für ein fuder Wein Land-Gewächs	»	6 —	»
6) für ein dito außländischen	»	12 —	»
7) für ein fuder Brandenwein	»	7 30	»
8) für einen Zentner Hopfen	»	— 48	»
9) für einen Zentner Leinwand, Bomessin, Frieß und dergleichen	»	— 30	»

Articulus 15^{tus}

Funfzehentens Nachdeme der Rangfahrer mit gesambter Ladung angekommen, solle derselbe zwar mit Auß- und Ablieferung der Gütheren von dem Spediteur, wie auch von dem Eigenthümer ohne Noth nicht auffgehalten werden, jedoch zu Meß Zeiten, wo die Ladungen häuffig einlangen, und der Spediteur vielfaltig beschäfftiget ist, fünff Tage außer diesen aber drey Täge, ausschließlich des Ankunffts-Tags in beyden Zeithen, mit der volliger Entladung auszuwarten Schuldig seyn.

Articulus 16^{tus}

Sechszehentens Jn Anssehung, daß die factores und Spediteurs zu Haillbronn denen Schifferen nicht nur mit baarem Geld-Vorschuß auff die

Digitized by Google

verdienende Fracht beförderlich erscheinen, sondern allemahl die Fracht Gebühr in vollständig-baarer Summe, guten Gelds, dem Schiffer zu zahlen haben, wordurch dieser von der beschwehrlichen Mühe, bey denen zumahl entfernten Proprietarien die Fracht Stuck weiß einzusamblen und darmit öffters lang nachzusehen gäntzlich überhoben ist. Auch darmit fernerhin die factores und Spediteurs zu Fortsetzung ihres Fleißes in Herbring- und Mehrung des Gewerbs auff dem Neckarstrohm ermunteret werden, ist denenselben schon aus mehreren Jahren her von denen Schifferen freywillig der Genuß von sechs zu Meeß- und von acht zu anderen Zeithen ziehender procento ab jeglich zahlender fracht zugestanden worden, und alßo bisher gebräuchlich geweßen, gleichwie sich nun beyde Theile dahin vereinbahret, daß künfftig ohne außnahm fünff procento ihnen factoren und Spediteurs abzureichen, hingegen denen Proprietarien, welche ihre Güthere in Haillbronn selbst ohnmittelbahr empfangen, und wann dergleichen unter denen factoren und Spediteur sich befinden, sothane Procento oder respee Abzug von der fracht nicht ferners verstattet übrigens, wer aus denen factors und Spediteurs von dieser Ordnung eigenthätig abgehen, Stöhrung bey denen fremden und Eigenthümlichen Commercianten in einiger Weiß machen, auch die an sich bring- und verführung anderer ihrer Correspondenten tentiren, oder veranlassen würden, eo ipso sothanes zugestandenen procento-Genusses verlustiget seyn solle, dabey in weiterem unter einander bedungen, damit die bis anhero von denen Schiffleuthen übernohmenen franco-Güthere vermieden bleiben, als wodurch der großte Unterschleiff und Ruin deren Schiffleuthen verspühret worden, so solle ein Schiffmann jedoch wann Er auch gleichwohlen derley franco Güthere ohne sein Verschulden jezuweilen übernehmen muß, jederzeit dem alten Herkommen gemäß schuldig seyn, dem Empfänger seine obbestimmte Procento davon ohnweigerlich zu entrichten, alßo mögen wir es bey dieser Vereinigung noch zur Zeit gnädigst bewenden lassen, übrigens jedoch alle Ungebühr gäntzlich bey Verlust des Zunfft und Rang Rechts vermieden wissen wollen, womit die Schiffere Innsonderheit bey Verführung des Hanaulichen Tabacks einander bey factoren und Spediteurs die Güthere zu entziehen sich beflissen.

Articulus 17^mus

Siebenzehentens Wofern Kriegs Lauffe vorfallen und Unßere Landen betreffen würden, bey welcher Zeit kein Schiffmann um oben außgeworffenen Tax das Guth überführen könnte, wird bewandten Umstanden nach, nechst Vernehmung der Kauffmannschafft der fracht Tax nach Zustand der Zeithen erhöhet werden.

Digitized by Google

Articulus 18^{vus}

Achtzehentens Kein Schiffmann solle Waaren zum feylen Verkauff für sich und darmit in Haillbronn zu trafiquiren, dahin bringen, weder Sonsten sich in Handelschafft mischen dörffen.

Articulus 19^{nus}

Neunzehentens Desgleichen keinem Schiffer erlaubt seyn diejenige Güthere, welche auff den Neckar gehören, von dorten abwerts zu verziehen, unter Straff, daß der Contraveniendt seines Zunfft und Rang-Rechts ipso facto verlustiget werde.

Articulus 20^{mus}

Zwanzigstens und letztens solle die aus hiesiger Zunfft an der Neckarfahrt Theilhabende Mitgenossenschafft alljährlich bey dem zu Heydelberg haltenden Brudertag sich einzufinden und gleich anderen Gliederen der Bruderschafft ihren Beytrag zu denen gemeinsamen Nothwendigkeiten abzustatten gehalten seyn.

Wir gebiethen Solchemnach zum Beschluß und befehlen Krafft dieses allen und jeden, des Handel- und Schifferstands Angehörigen und wen sonsten diese Ordnung angehen und betreffen mag, samt und sonders, derselben in allen und jeden Vorstehenden puncten ohnabbrüchigen Gehorsam zu leisten und gemäß zu leben, noch darwieder etwas selbst zu thun oder geschehen lassen, Wollen mithin daß gegenwärtige Ordnung denen Behörden verkündet und mitgetheilet, auch durch Unßere specialiter ernannte Commission fort übrige einschlagende Subaltern-Stelle hierauff genauest festgehalten, und hiernach in fällen verfahren werde, Uns aber halten bevor zu aller Zeit nach Befinden minderen oder mehren, auch sonsten aus bewegenden Ursachen anderst disponiren zu mögen; dessen zu steter Urkund haben Wir diese fertigung bezeichnet und Unßer Secret Jnnsiegel beyfügen lassen. So geschehen Mannheim d. 7ten May 1753.

Chur Pfaltz Regierungs Raths-Praesident,
(L. S.) Vice Kantzlar, Geheime und Regierungs Räthe
Ngraff von Efferen
Cochem.

12.

Kautions-Verschreibung des Markschiffers Schreck[1] von Haßmersheim 1761.

Ich Georg Adam Schreck Bürger und Ahnwaldt zu Haßmersheim, und mit mir Anna Catharina meine Ehliche Haußfrau thun kund und

[1] Sein Siegel weist im heraldisch gekrönten Wappenschild ein Frachtschiff auf.

Digitized by Google

bekennen hiermit offentlich und in Krafft dieses Brieffs, für uns und unsre Erben, und nachkommen Demnach der durchleuchtigste Churfürst und Herr, Herr Carl Theodor Pfaltzgraff bey Rhein, des Heyl. Röm. Reichs Ertz-Schatz Meister und Churfürst in Bayern, zu Gülich, Cleve und Berg Hertzog, Fürst zu Mörs, Marquis zu Bergen op zoom, Graff zu Veldentz, Spohnheim, der Marck und Ravenspurg, Herr zu Ravenstein etc. Mein gnädigster Churfürst und Herr mir daß Privilegium ein Marck Schiff, von Heylbron biß nacher Mayntz, gegen eine mit fünffzig Gulden jährl. zur Churfürstl. Hochlöblichen Hoff Cammer zu zahlender Recognition, vermög des daruber außgefertigten Concessions Brieff, auff zu richten gdgst. verstattet, und anvertrauet, also und dergestalten, daß Ich ersagtes Marck Schiff biß auff wiederruffen getreulich führen, besorgen, und verwahren solle, deß wegen wir dan Caution zu leisten, uns allerdings oblieget, damit auff den fall wann wir beyde Schröckische Eheleuth die Churfürstl. Hochlöblicher Hoffcammer jährl. schuldige Recognition nicht abführen, gefliessentlich ein oder die andere dem Concessionsbrieff einverleibten Condition zum nachtheyl des Churfürstl^{en} höchsten Interesse nit erfüllen, übertretten oder auch durch uns oder die unsrige von denen uns zum transport anvertrauet werdender Waaren Effecten und all anderer ladung etwas entwendet vernachlässiget oder sonstige Fehler begangen oder verspühret werden solten, Mann sich alles Schadens erhohlen könnte. — daß ich daher mit einwilligung meiner Ehefrau Anna Catharina hiermit wissend und wohlbedächtlich mein aigenthumliches Wohnhauß, samt Scheuer, Stallung, Hoffraith nebst dem darzu gehörigen obst, Graß, und Baum Garthen, einseith Georg Eser, anderseith Georg Vollweyler, gerichtlich taxiret pro 1100 fl. Item 1 Morgen Weinberg in Hohberg, welcher nur den 30ten Eyln zun Theyl gibt, einseith Michel Ruffler und Peter Peter taxirt pro 400 fl. also in Summa Ein Tausend fünffhundert Gulden, zur würcklichen Caution verschreibe und einsetze dergestalt daß da sich wieder mein Vermuthen und zuversicht begeben solte, daß ich mit bezahlung der Jährl. Schuldigen recognition säumig oder gar rückständig bleiben oder etwas es Seye wenig oder viel dem Herrschafftl^{en} höchsten Interesse zu wiederhandle, die mir zum transport anvertrauet werdende Waaren Effecten und anderem etwas vernachlässige, oder sonst ein fehler verspuhret werden solte, Höchstgedacht Ihre Churfurstl^{e} Durchlaucht guth fug macht und erwonnenes recht haben sollen, obbemeltes aigenthumliche wohnhauß, samt scheuer, Stallung, hoffraith, graß, obst und Pflantz garthen nebst Ein Morgen Weinberg im Hohberg, so welches pro 1500 fl. gerichtlich taxiret ist anzugreiffen, ohne eine gerichtliche Klag an sich zu ziehen, zu verkauffen oder sonst damit zu schalten und walten, so lang und viel biß höchst

Digitized by Google

dieselbe gäntzl. Satisfaction erhalten und vollkommen befriediget seyn werdten, worgegen uns nicht schützen schirmen, noch fristen solle einig geist noch weltl[e] rechten und Privilegien Exceptionen Beneficien oder Sonsten wie es nahmen haben, oder erdacht werden mag, gestalten ich mich deren aller und jeder, dem weiblichen geschlecht zum guthen in rechten geordneter freyheiten in Specie des Beneficii Senatus Consulti vellajani, wie auch der authenticae . . . mulier, alß deren ich das Eheweib Anna Catharina genugsam verständiget und belehret worden samt der regul, daß gemeine Verzicht nicht gelten, es gehe dann ein absonderlicher vorher, hiermit in Krafft dieses freywillig und in der besten form renuncire und verzeihe. Alles getreulich und ohn gefehrdt. Zur Urkund und bekräfftigung dessen haben wir nicht allein aigenhändig unter schrieben, und mit unserem Petschafft bekräfftiget, sondern auch ein Ehrsames Gericht zu Haßmersheim ersucht, diese Cautions Verschreibung mit Beytrückung des orths gewohnlichen Jnsigels zu Corroboriren, und ihrem Contracts Buch ein zu verleiben, welches dann auch wir Schultheiß und gericht auff sothan geschehenes ansuchen von gerichts Wegen bezeugen und gethan zu haben hiermit bekennen, daß obinserirte unterpfänder jetziger Zeit den werth der Caution austragen, auch sonsten niemand versetzt noch verpfändt, die mit Caventin Meine Ehefrau. auch der obangeführten weiblichen Beneficien noch mahlen sattsam verständiget worden, wie auch ersagte Caventin angelobet und versprochen, selbige in keinerley weiß ferner zu beschwehren zu minderen oder zu veräußeren Dessen zu wahrer bekräfftigung haben wir Schultheiß und Gericht des orths gewöhnlichen Gerichts Jnsigel hiervoorgetruckt und dem Contractenbuch einverleiben lassen. So geschehen Haßmersheim den achtzehenden Tag 9[bris] des Ein Tausend Siebenhundert und Ein und Sechzigsten Jahrs.

(L. S.) Georg Adam Schreck Marcks[r]
anna catharina Schreckin
Matheß breuch alß der frau Erwelter beistant

(L. S.) Johan Leonhardt Dörr Schultheiß
Johan georg schadt deß gerichts
Georg Jngnatz leüthner des gerichts
Johann B. Zimermann des gerichts

Gegenwärtige Caution wirdt auff beschehenes ansuchen deren beyden Schreckhischen Eheleuth, nachdeme vorhero die Schreckhische Ehefraw und mit Caventin deren dem weiblichen geschlecht zu gutem in Rechten verordtneter hier uben in Specie angeführter freyheiten nochmahlen belehret, auch Solchen in beyseyn ihres beystandts freywillig renuntijret, hierdurch Von ambts wegen Corroboriret. Neckhar Eltz d. 19ten 9[bris] 1761

Churpfaltz Keller
(L. S.) I. C. Puttberg

Digitized by Google

13.

Kommerzial-Hauptvertrag vom 16. Juli 1782 und Nachvertrag vom 15. Mai 1783 zwischen Pfalzbayern und Württemberg.

(Auszug.)

Hauptvertrag vom 16. Juli 1782.

Artikel IV.

Verbinden wir Uns wechselseitig gegeneinander aufs kräftigste von nun an und für allzeit unser gemeinschaftliches Augenmerk und Bemühung vorzüglich dahin zu richten und zu verwenden, damit zum allgemeinen Besten des Commercii und zur Beförderung Handels und Wandels, dann zum Besten Unserer beiderseitigen Lande insbesondere, die seit geraumen Jahren fast gänzlich zerfallene so natürlich und bequeme Communication zwischen den beiden Hauptflüssen dem Rhein und der Donau durch Unsere beiderseitigen Staaten auf die in den folgenden Artikeln näher zu bestimmende Art und Weise theils zu Land, theils und besonders mittels der Neckarschiffahrt von Mannheim bis Cannstatt und vice versa anwiederum aufs neue hergestellt in Aufnahm gebracht und beständig erhalten, sohin möglichst verhindert werden möge, daß der Güterzug zwischen besagten beiden Flüssen nicht von Unseren beiderseitigen Landen ab und auf andere Flüsse und Straßen gezogen werden möge.

— — — Gleichwie es nun hiebey hauptsächlich darauf ankommen will, daß einestheils die zwischen dem Rhein und der Donau liegenden Land- und Wasserstraßen durch beiderseitige Lande in guten und brauchbaren Stand gesetzt und darin beständig erhalten, andertheils aber, daß die transitierenden Güter und Waaren in Zollabgaben so weit erleichtert werden, als solches zur Gleichstellung oder einigem Übergewicht gegen andere Concurrirende routen unumgänglich erforderlich ist, so ist

Art. V.

Was die Straßen vom Rhein an die Donau oder aus der Churpfalz in die Pfalz-Neuburg und bayerische Lande et vice versa betrifft, verabredet und verglichen worden, daß deren Zug über Cannstatt oder Stuttgard sowohl zu Land als auf dem Neckar und von da weiters über Lauingen von Uns Chur- und Fürsten beständig hin beybehalten, und daher insbesondere von Uns dem Churfürsten niemahlen andere mit diesem Straßenzug in Collision und Concurrenz Stehende Straßen weder direkte eingeleitet oder begünstiget noch per indirectum auf irgend eine Weise befördert, von Uns beiden paciscierenden Kur- und Fürsten aber der hier festgesetzte Straßenzug immerhin in bestmöglichstem Zustand erhalten, auch daher von Uns dem Herzog die Neckarschiffahrt von Heilbronn nach Kannstatt welche zum Behuf der groben und schweren Güter

Digitized by Google

unentbehrlich innerhalb Jahresfrist vollkommen brauchbar hergerichtet, beiderseits aber denen, bei der Neckarschiffahrt von Cannstatt bis an den Rhein überhaupt etwa vorwaltenden Mängeln und Gebrechen behörig auf den Grund gesehen, sofort abgeholfen und zu solchem Ende ehestens noch ein besonderer Zusammentritt in Mannheim gehalten und dabei zugleich freundschaftlich verabredet werden solle, wie die von Uns dem Churfürsten Seit einigen Jahren von Heidelberg über Sinsheim gegen Heilbronn zu bauen angefangene zweite Chaussestraßen in diejenige nach Cannstatt eingeleitet werden könne ohne daß dadurch der in diesem Artikel bestimmte und convenirte Straßen Direction Abbruch gethan, oder der nach dem III. Artikel gänzlich aufgehobenen Nürnberger Unterstraße einiger Vorschub und Beförderung directé oder p. indirectum gegeben würde.

Wo übrigens auch in der Folge der Neckarschiffahrt halb immerhin eine freundschaftliche Communicationspflege unterhalten und getrachtet werden solle, das so vortheilhafte Beneficium fluminis für den transport der Schweren Güter immer brauchbarer und gemeinnützlicher zu machen.

VI.

In Belang der Zollabgaben und einer solchen derselben Bestimmung auf der in vorstehenden beiden Artikeln bemerkten Route, dann auf dem Rheine und der Donau wodurch die frachten mit denen auf andern concurrirenden routen üblichen in eine beständige Gleichheit gesetzt, oder noch etwas darunter gebracht werden könnten, sind wir übereingekommen, daß sich die beiderseitige Zoll moderationen oder sonstige fuhrwerksbegünstigungen nur allein auf diejenigen Fuhrleute die die Art. praecedenti bemerkte und convenirte Straßen aus der Churpfalz über Kannstatt gebrauchen und bey weiterer Reise den Weg nach und über Lauingen nehmen, verstehen, mithin keinem weder einheimisch- noch fremden, der sich bey transportirung der aus dem Rhein in die Donau und aus Bayern nach Kurpfalz und auf dem Rhein und Neckar bestimmten Güter einer anderen mit jenen verglichenen Straßen über Mannheim Heydelberg Frankenthal und Kannstatt nacher Lauingen et vice versa in Rivalität stehenden bedienen wollte, jemahlen zu statten kommen sollte, als worauf wir beyde Kur und Fürsten auf das genaueste halten lassen und einige Zuwiederhandlung den Unsrigen niemal gestatten werden — — —

Nachtrag Mannheims, 15. May 1783.

I.

Nachdem es nun die Haupt Absicht des im abgewichenen Jahre geschlossenen obgemeldten Vertrags zu erreichen nemlich um die Artikel IV und V desselben gemeinschaftlich beliebte Commercial Route mit

Digitized by Google

andern Concurrenz routen gleichzustellen oder wo möglich noch bequemer und wohlfeiler als letztere zu machen, vorderist darauf ankommt, daß die Schiffart von Mainz bis Heilbronn eine verbesserte solide Einrichtung und Ordnung erhalte, wodurch die Güter schneller an Ort und Stelle gebracht und gegen Beschädigung möglichst gesichert werden mögen und zugleich die Wasserfracht gemindert und wohlfeiler werden. So werden Ihre Kurfürstliche Durchlaucht zu Pfalzbaiern, was den ersten Punct betrifft das in authentischer Abschrift hier beiliegende neue Reglement für die Neckar Rangschiffahrt, welches Seine Kurfürstl. Durchlaucht seit einiger Zeit haben bearbeiten, und ehestens als ein Gesetz werden publiciren lassen, innerhalb der weiter unten art. XI bestimmten Zeitfrist zur gänzlichen Execution bringen und darüber in Zukunft genau halten lassen unter dem Vorbehalt in jenem Reglement nach Zeit und Umständen Kraft landesherrlicher Befugniß dienliche Abänderungen zu treffen, welche jedoch der art. IV V VI des Haupttractats ausgedruckten Intention jederzeit angemessen, mithin niemals zum Nachtheil, sondern vielmehr zur weitern Aufnahme der durch gedachte Artikeln über Kannstatt oder Stuttgart theils auf dem Neckar, theils zu Land vertragsmäßig bestimmte route gereichen sollen.

II.

Die Wasserfracht aber von Mainz bis Heilbronn hingegen wird von Seiner Kurfürstlichen Durchlaucht zu Pfalzbaiern für die Zukunft und zwar

von Mainz nach Heilbronn oder zu Berg auf 38 Kreuzer der Zentner fein Gut nach Mainzer Krahnen Gewicht

von Heilbronn nach Mainz oder zu Thal hingegen auf 24 Kreuzer

ohne Ausnahme irgend eines articles festbestimmt, die fracht der mittlern und schlechten Güter aber nach bisheriger proposition gegen die Fracht von fein Gut gesetzt worden, zu welchem Ende Höchstdieselbe auf die Art. X des Haupttractats bestimmte Zeit an dene Rhein- und Neckarzöllen, auch andern Abgaben soviel nachlassen werden, als nöthig ist, um obige Frachten ohne Nachteil des Schifferstandes zu erzielen, wie dann auch diese Frachtbestimmung und Zollminderung innerhalb der nemlichen unten art. XI bestimmten Zeitfrist gänzlich ins reine gebracht und noch vor Ablauf derselben der Herzogl. Württemb. Commercial-Commission legale und bestimmte Nachricht davon ertheilt werden wird, bey welcher Frachtbestimmung es sodann in Zukunft einsweilen auf vier Jahre sein unabänderliches Bewenden haben solle.

III.

Damit aber bei dieser Gelegenheit auch denen zu Mannheim angesessenen Spediteurs ohne Nachtheil des Commercii einiger Vortheil verschafft

Digitized by Google

werden möge, wo nemlich diese Ausladung zu Mannheim dem Kurfürstl. Staats Interesse nicht entgegen wäre, und das Kurfürstl. privative Neckar Schiffahrts Weesen nicht gefährdet würde, als welches der privativen Erkenntniß Kurpfalzbaiern hiemit ausdrücklich vorbehalten wird, so solle in Zukunft den Eigenthümern der transitirenden Gütern frey stehen, solche von Maintz aus mit dem Rang-Schiffe an einen Mannheimer Spediteur zu addressieren, und durch denselben die weitere Versendung auf dem Neckar, wie zu Lande besorgen zu lassen, doch unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß auf einer Seite niemals einiger Zwang hieraus entstehen, sondern es jederzeit von dem Eigenthümer abhangen solle, ob er sich der Mannheimer Spediteurs bedienen oder sein Gut recta von Mainz nach Heilbronn um die Art. II bestimmte Fracht durch den Rang Schiffer versenden lassen wolle; und daß auf der andern Seite die Mannheimer Spediteurs, wenn die Güter zu Wasser weiter spedirt werden, solche keinem andern, als dem Neckar Rang Schiffer, auch Hümbler, wie weit dieselbe nach Kurpfälz. Schiffahrts Gesetzen zur Schiffahrt solcher Güter berechtiget sind, nach Heilbronn wiederum aufgeben, am wenigsten aber solche Güter als welche von jeher für Neckar Güter geachtet worden, und worunter die sogenannte Rheingüter nicht gehören, wenn sie sich nemlich zur Versendung auf dem Neckar über Heilbronn und Kannstadt, oder auf der Achse von Mannheim aus durch die art. V des Haupttractats bestimmte Conventional route qualificiren, dem Neckar ganz entziehen, und den Rhein hinauf in eine dortige Ladstatt zur Ausladung versenden sollen.

V.

Um ferner nach der Jntention des Haupt Tractats die zum Behuf der schweren Güther nöthig erachtete weitere Schiffahrt von Heilbronn bis Kannstatt mehreres zu erleichtern, so verbinden sich beide contrahirende durchlauchtigste Kur- und Fürsten, die zu diesem Zweck erforderliche Erleichterungen von Seiten der Reichs Stadt Heilbronn (wenn solche an denen zum Vortheil des Commercii beiderseits machenden Einrichtungen theilnehmen will) gemeinschaftlich und besonders die reduction des sogenannten Durchfahrtgeldes von den Kannstatter Schiffern nach derjenigen proportion und andern remissionen an denen transitabgaben zu bewirken, welche gedachte Reichs Stadt von selbsten bei denen Gutwägen mittelst einer Abgabe von 1 fl. — pro Wagen angenommen hat.

XI.

Damit nun aber alle diese und übrige in dem Haupttractat zum besten des Commercii getroffenen Einrichtungen baldmöglichst den er-

Digitized by Google

wünschten Effect haben mögen, so sollen dieselbe sämmtlich und von beiden Seiten längstens mit dem 1. September l. J. unfehlbar den Anfang machen. — —

XII.

Von eben diesem Termin, 1. September l. J., an sollen die in fine art. X des Haupttractats bemerkte vier Jahre gerechnet und solang von keiner Seite nach der Disposition jenes Artikels an sammtlichen Zollbestimmungen eine einseitige Veränderung gemacht werden, alsdann wechselseitig sich zugeschrieben, sich neuerlich vereinbaret, und wo dieses nicht zu Stande kommen sollte, alles, so viel nemlich die beiderseitige Zollbestimmungen betrifft, und unbeschadet aller übrigen Punkte des Haupt-Contracts sowohl, als gegenwärtigen Nachtrags, als welche dem ohngeachtet fest bestehen sollen, in denselbigen Stand, wie solcher vor dem 16. July 1782 gewesen, zurückgehen solle. — — —

14.

Neckar-Rangfahrts-Ordnung de anno 1784.

Artikel. Index.

1. Anzahl der Neckar Rang Schiffer.
19. Anhang und deßfallsige Bestraffung.
33. Alterniren der Rang Genossenschaft.
3. Brandzeichen an den Schiffen.
16. Beystellen und desfallsige Anzeigung. Bruderschaffs Tag zu Heidelberg.
3. Compagnie Schiffe, was sie sind.
3. 4. 5. 6. 7. 8. wie sie eingerichtet seyn mussen.
26. Fracht zu Tal und Berg.
27. Factors zu Heilbronn sollen keine pro Cent mehr sich anrechnen dürfen.
31. Fracht-Briefen Verstümpelung.
8. Gnaden Range und weitere Touren sollen bezahlet werden.
12. Gelaits Schiff und Befrachtung cessirt.
15. Heilbronner Guter darfen nicht hieher spediret werden.
29. 34. Humpler, was sie verführen dörfen.
26.[1] Krahnen Geld für eine ganze Neckar Rangfahrts Ladung.
30. Krapp Verführung.
2. Ladung ist bestimmet auf 1500 Zentner.
20. 21. 22. Leucht Schiff wann solches der Neckar Rangfahrer gebrauchen darf.

Digitized by Google

23. Laager Hauss zu Heilbronn und wie die Heilbronner Güter ausgeladen werden sollen.
32. Leichter Lohn.
11. Ordnung zu geschwinder Transportirung des Gutes inn- und außer den Meßzeiten.
10. Neckar Rang Schiffer, welches Vermögen dazu erforderet wird.
28. Rang Güter, welche eigentlich dazu gerechnet werden.
18. Schmucklereyen, was sie sind, und wie sie bestraffet werden.
28. Schiffer, außer dem Rang, was sie verführen dörfen.
13. Unglücke der Schiffleute und deswegen zu statten kommende besonderer Touren.
17. Überladungen wie sie gestraffet werden müssen.
33[6]. Umfahrts Ordnung.
10. Vermögen das ein Neckar Rang Schiffer haben muß.
14. Vergütung der Schiffleuten wegen den Gütern die nur geringe Fracht auswerffen.
9. Witwe Touren auch Gnaden Ränge sollen bezahlet werden.
26[5]. Zoll Ansatz von den Neckar Rang Gütern.
35. Zwetschgen Verführung.

Ihro Churfürstliche Durchlaucht Höchstwelcher der allmählig zugenohmene Verfall der Neckarschiffahrth und des damit verbundenen Transit-Handels schon geraume Zeit her mißfälligst zu vernehmen vorgekommen: haben aus Landes Vätterlicher Vorsorge und unermüdetem Bestreben zum besten dero gesambter Staaten und des solches vornehmlich unterstutzenden gewerbs vorgängig der Nachforschung aller hiebey vorwaltenden gebrechen und des zu jenem unfall anlaß gebenden ursprungs, forth über die hiergegen anzuwendende ausreichende Hülffs- und Rettungs-Mittel durch verschiedene stellen gepflogener Grundhaffter Erwägung, alsdann darüber vorgelegter standthaffter bedenken den Entwurf der Erneuert- und Verbesserter Neckar Rang Ordnung in nachfolgenden puncktirlichen Entschließungen zu genehmigen gnädigst geruhet; daß

Erstlich die dermahlig bestehende Anzahl deren Schiffleuthen und theilhaberen an der Neckar-Rangfahrt nach Rücksicht auff die gewisse Nahrung dergestalten vestgestellet bleiben, daß solche über die jetzt bestimmte Zahl, der Churfürstlicher Höchster Willkuhr gut und besserfindenden umbständen nach jedoch ohnverfänglich nicht vermehret werden solle.

Auff daß nun die vornehmlich abzweckende geschwinde be-

Digitized by Google

förderung des Transports der Neckargüther zu berg desto sicherer Erreicheret werde, soll hinkünfftig

zweytens anstatt deren zur Ladung bishero üblich geweßenen sechzehen Hundert Centner, nun mehro nur fünfzehen Hundert Centner zu laden Erlaubt seyn.

Drittens sollen zu abschneidung deren vielen bis anhero getriebenen verbottswidrigen Überladungen Sechs Compagnieschiff und zware von der Heydelberger Ranggenossenschaft drey, von denen Mannheimer zwey, von denen Haßmersheimer aber Eins aus Mittelen deren sambtlich daran participirenden Schiffleuthen angeschafft werden.

Diese schiffe müssen alle Einander in der Arth gleich seyn, daß jegliches achtzig fünff der länge zwischen der Lad, in der breite sieben und ein halben im boden, der bauch fünffzehen und sieben schuhe in der höhe haben solle.

Bey dieser vorgeschriebenen breite und länge der Compagnieschiff sollen die spann-Korben nicht in das gebörd lauffen weilen die schiff ehender Fäulung bekommen, und nicht säuber genug zu halten sind. Der gantze boden und die zwey untere gebörd sollen auch wenigstens sieben viertels Zoll dick seyn, damit solche schiffe auch in den Neckar gebraucht werden können, das schiff auch mit Einem Ein und ein halben Zoll dicken bord einen halben schuhe ober das Wasser durchgehend zugesohlet werden: auch sambtliches Krumgehöltz sechs Zoll dick in dem Halß und drey und einem halben Zoll dick über den boden seyn. Damit nun solches nach dem Mannheimer Stadtschuhe in dem Maaß zu Erbauende Schiff ohne Unterschied der Güther nicht überladen, auch zur Sicherheit des Schiffers als vorzüglich des Handelsstandts für Wind und Wetter das Ordnungsmäßige gebörd ober dem Wasser behalten, auch solcher arth also vermuthlich nicht tieffer als fünff Schuhe im Wasser gehen möge, so soll es zu mehrerer Vergewisserung vorher mit funffzehen Hundert Centner Stein belastet, demnach die Linien vornen hinten und zu Boden seither, mit einem brandt gezeichnet werden.

Viertens. Machen sich sambtliche Rangschiffere bey Verlust des Rangs anmit verbindlich, deß Compagnieschiff zur Michaeli Meß des 1784en Jahrs auf den platz zu stellen, worüber dann, und daß es geschehe von geeigneten Vorgesetzten die auff- und Nachsicht gepflogen werden wird, und soll. weilen nun

Fünfftens diese Compagnieschiff nicht auf einmahl sondern Terminen weiß bezahlet werden, so hat auch ein Jeder nach denen accordiert werdende Terminen seinen beytrag sogleich baar zuzuschießen,

Digitized by Google

wiedrigenfalls der hierunter säumige oder Mangelhaffte, von der Ranggenossenschafft ausgeschlossen seyn solle.

Sechstens. Damit aber auch ein Jeder sich qualificirender Rangfahrer, oder Rangfahrerin bey ihrem ableben, im Fall keines von ihren Kinderen ihren Turnum Ersetzen, folglich das zu denen Compagnie Schiffen beygeschossene geldquantum nicht verlohren seyn, so ist genehm, daß auff diesen Fall das vor die Compagnieschiffe vor jeden Singulum repartirte geldquantum an seine oder ihre hinterlassene Erben restituiret werden solle. Dahingegen hätte ein jeder neu auffgenohmener mit der bestimten Caution und hinlänglichen Schiff geraitschafften versehener Rangfahrer den ursprünglichen geldbeytrag zu denen Compagnieschiffen also gleich bey seiner acception ad fundum baar zu bezahlen, sich auch allen desfalls gemachten Einrichtungen zu unterwerffen.

Siebendens: Wann aber Ein oder der andere Rangschiffer überwießen werden könnte, daß er an einem deren Compagnieschiffen, einen geringeren oder bemercklichen schaden zugefüget habe und sich zum Ersatz desselben mittels reparation oder Hauptbaues nicht güthlich und bereitwillig anlaßen würde, so solle die einen solchen Schiffer nächst kommende Rangfahrt zum Erhohlungs Mittel dienen, und der an Compagnie-Schiffen einen erweißlichen schaden, wovon der Nachfahrende, bevor Er etwas hineinladet also gleich bey selbst Haffung die anzeige zu machen, gehalten seyn, veranlassender Schiffer in solange von dem würcklichen Genusse der theilhabung ausgeschlossen werden bis derselbe die sothane herstellung deren Compagnieschiffen mit schwehren Kosten auff sich nehmende Ranggenossenschafft gäntzlich indemnihiret haben wird. Eben so ist auch

Achtens Ein und der andere Rangfahrer, wenn Er mit Einer Entschädigungs Reiß, nach vorgängig vestgesetzter Erkanntnuß Jeder Zunfft vor die ihrige begnadiget wird, verbunden und gehalten sich eines Compagnieschiffes aus seinem antheile zu bedienen und hievon das regulirte geldquantum ad fundum abzugeben.

Neuntens: auff weiteren vorschlag der Ranggenossenschafft wornach einer Jeden von der an dieser Fahrd theilhabenden Zunfft ohnbenohmen seyn solle, nach Maas alter Satz- und Ordnung auch verhältnußmäßigen antheil ihre bishero mit sogenannten Wittwe Touren begnadigte Wittweibere und Schiffere auff sonst bey dieser neuen Einrichtung angemessene Schickliche arth und weise Jährlich zu Entschädigen, mag es nach allerseithiger bewilligung sein bewenden dabey haben: daß diesen sowohl als anderen zu einem geraden Rang qualificirten und solchen würcklich genießenden Schifferen, welche hierunter auch mit begriffen seyn sollen, damit sie nicht bis zur verspätheter Tour noth-

Digitized by Google

leiden müssen, und zwar einem Jeglichen aus dem Neckarthal jährlichen Hundert gulden, und diese Summe in quartal theilen mit zwantzig fünff gulden, denen von Mannheim hingegen, weilen ihrer eine mehr beträchtlichere anzahl als bey Ersteren vorhanden ist, viertzig gulden jedes Jahr verabreichet, somit darauff bey etwaig näherer Benehmung unter Ihnen der angemessene bedacht genohmen werden solle.

Zehendens umb allzeit tüchtige subjecta zu haben, und wegen Verführung der güther gesichert zu seyn, hinkünfftig von einem jeden der Ranggenossenschafft sowohl jetzig als neu zu seiner Zeit in solche Eintrettenden, dermahlen eine Caution zu tausend Gulden, durch eigenes freyes Vermögen in liegenden gründen bestellet, mithin eine bürgschafftliche Gewehr von einem anderen oder dritteren geleistet, nicht mehr gültig gehalten, so auch einer wie der andere gute taugliche ihme Eigenthumlich zustehende Schiffgeraithschafften besitzen, in Mangel ein oder des anderen aber keineswegs als ein befähigter Rangfahrer geachtet, und zum würcklichen genuß der umfahrt eingelassen werden Solle.

Eilfftens damit die geschwinde Transportirung deren güthere Erzielet, folglich die Kauff Mannschafft zu mehrerer versendung auffgemunteret und angelocket werde, so sollen in Meßzeiten jederzeit drey Schiffer zu Mayntz und Franckfurth beystellen, außer Meßzeiten aber jederzeit Einer auff gemelten Ladtstädten sich befinden, welcher sogleich, wenn Er seiner Ladung versichert, seinen Nachmann durch den brudermeister, oder durch den Zunfft Vorstand benachrichtigen, damit derselbe noch vor der Vormannsabfahrt, wenigstens 6 tag vorher sich auf dem platz Einfinde, Solte nun dieser Schiffmann an dem die Reihe, verhinderet seyn, so muß dessen Nachfolger sogleich anstatt seiner Eintretten; Solte Er aber aus geflissenen absichten zu Gewinnung mehrerer thal güthern oder sonstigen absichten seine abfahrt verzögeren, so soll Er ipso facto dieses seines Rangs und Tour verlustiget, und ein anderer Eingesetzet werden.

Zwölfftens gleichwie aber auch bishero vielfältige Klagen eingelauffen, daß die Schiffere zu Meßzeiten große gelaiths Kosten tragen müssen, und Solche an sich allerdings ohnnöthig, in deme ein Subalterner beambter mittels abschickung eines ambts Reuthers solches genugsam versehen kann, so ist umb alle bis jetzt üblich geweßene beträchtliche zehrungen, anschaffung deren Maschen und sonstige große Kosten abzuwenden, auch zu Vermeidung aller ohne dem im allgemeinen schon Freywillig Entsagter überladungen, und deren daraus Entstehender unterschleiffen wegen dem gelaithsschiff sowohl als deren ubrigen Meßschiffen die gnädigste Willens Meynung, daß bey Transport der Franckfurther Meßschiffen außer denen gesatzmäßig herkommlichen gebührnussen alle

Digitized by Google

gattungen von Neben auffwand und unrechtmäßiger Kösten veranlaß bey Vermeidung des wieder Ersatzes vermieden werden sollen. wie dann künfftighin dererley ziel- und satzmäßige gebührnussen nicht von denen Schifferen in particulari, sondern von denen sambtlichen Rangfahreren nach denen bestimten Turnis auffarth und weiße, wie es bey denen beyträg zu denen Neckarbau Kösten gehalten wird, per repartitionem bestritten und bey dem brudertag würcklichen bezahlet werden sollen, womit dann alle beyder Meß gelaiths befrachtung herkomlich geweßene überladung cessiret, mithin dadurch ein jeder Rangfahrer dem anderen durchaus gleichgehalten wird.

Dreyzehendens: da es nun aber auch zu Zeiten sich öffters Ereignet, daß Schiffere ohne ihr verschulden in schaden und unglück besonders zu Winterszeit verfallen, und es folglich unbillig wäre, solche allein darunter leiden zu lassen, so ist statt deren bis nun zur etwaigen Entschädigung gegönnten mehrladungen über das geordnete quantum verwilliget, daß bey derley vorkommnuß der beschädigte sich sogleich desfalls bey der ihme vorgesetzten Zunfft, und zwarn der Mannheimer bey der Mannheimer, der Heydelberger bei der Heydelberger, und der Haßmersheimer bey der Haßmersheimer melden, seinen schaden angeben, solchen behörend bescheinigen solle, welchemnächst die vorgesetzte oder geschwohrne der Zunfft diesen gewissenhafft und Pflichtmäßig zu bestimmen hätten, wo dann nachgehendts die würckliche Entschädigung Entweder aus der gemeinschafftlichen Cassa, wenn der Schaden geringfügig, oder aber wenn er etwa beträchtlich seyn sollte, durch eine besondere Tour, welche hingegen denen anderen Rangfahrts Theilhaberen zu keinem Nachtheil gereichen dörffte, nach willkuhr und gutbefinden der Zunfft angedeyhen solle, wobey dann im Fall Einer gegen die vorgegangene bestimmung der vergüthung sich zu beschwehren befugt zu seyn glaubte, ihme ohnbenohmen bleibet, bey jeder geeigneten behörde seine Vorstellung zu machen, wie dann im Fall: wann Einem die oberwehnte besondere Tour zur Vergeltung zugedacht würde, jedesmahlen davon der Churfürstlichen Schiffarths Commission die anzeig zu thuen wäre.

Viertzehendens: umb nun hingegen auch denen bisherigen unterschleiffen, wann nehmlich zu Mayntz oder Franckfurth viele nur geringe Fracht auswerffende Güther, als Ertz, Hoppolt, Kreite und Erden vorhanden welche die schiffleuthe ihres Nutzens halber dem Kauffmann erliegen lassen, und nur die feinere, mehrere fracht Eintragende güthere Einladen, am füglichsten vorzubiegen, und der Kauff Mannschafft die beförderung gleichwie bey denen anderen güthern zu verschaffen ist gestattet: daß der schaden, den der Schiffmann durch diese mindere Fracht

Digitized by Google

leidet, ihme am Ende des Jahrs bey dem brudertag durch eine allgemeine berechnung mittels Vorzeigung eines Pflichtmäßigen auszuges aus dem Krahnenbuch von denen übrigen schiffleuthen und theilhaberen zehen Kreutzer per Centner vergüthet werden. Diese Vergüthung solle entweder von der gantzen Ranggenossenschafft oder aus der noch zu bestimmenden Cassa geschehen.

Fünffzehendens gleichwie es nun auch in weiterem eine dem Nahrungsstandt deren Schifferen äußerst schädliche sache zeithero gewesen, daß die Mannheimer Kauffleuthe und Factors die in das Neckarthal gehörige güther nacher Mannheim Spediret, diese demnächst durch die Hümplere als Mannheimer Güthere wieder versendet haben, so wird hiermit verordnet, daß alle in das Neckarthal gehörige güther, wenn sie von Mannheim aus den Neckar hinauff versendet werden, der Verbringer der Fracht gäntzlich verlustiget, und Solche zum besten der bruderschafft verwendet werden soll. welches den Mannheimer Kauffleuthen wiederhohlter dergestalten bekannt gemacht werden solle, daß sie nebst der Confiscation der Fracht auch in Hundert Reichsthaler straff fällig erkläret werden sollen. welches aber nicht von feinen güthern, die von denen Mannheimern zu Land verführet werden, zu verstehen, noch auch auf die von hier aus, jedoch unter begleitung eines von der in Commerciensach Ernannten ohnmittelbahren Commission ausgestellet werdenden, und der im Schiffarthsweeßen gnädigst angeordneten Commission voraus sowohl, als auch nachgehendts bey dem Neckargrafen ambt in der vorbeyfahrt bey Heydelberg vorzuzeigenden hiernächst an Erstgenannte stelle, und zwar von letzterem Orth der genohmenen dessen Einsicht halber unterschriebener wiederum Einzuliefferen, oder zu übersendenden auff den Nahmen des solche güther befrachtet habenden Schiffers unter bemerckung der Centnerzahl, auch daß es würcklichen nach bayern bestimte Waaren seyn, sprechenden Certificats einigen bezug haben solle.

Sechzehendens soll der im beystellen begriffene Rangfahrer verbunden seyn, den tag Seiner abfahrt von Mayntz der Heydelberger Ranggenossenschafft wissend zu machen, damit sich der dasige zeitliche bruder Meister, oder in dessen abwesenheit ein anderer an der Neckar Rangfahrt Theilhabender in Mannheim Einfinden und unter beytritt Eines Mannheimer Ranggenossenen auch in beyseyn des beschau ambts das Ladungsquantum eines jeden zu Mannheim ankommenden Rangfahrers ohne unterschied in augenschein nehmen, und demnächst prüffen könne, ob ein Solcher Mitgenossene nicht etwa über die vorgeschriebene gräntz Linie das Compagnie Schiff überladen habe.

Siebenzehendens würde sich nun der fall einer überladung Er-

Digitized by Google

eignen, so soll ein solcher Contraveniendt im Ersten übertretungsfall, der jedoch allezeit bey der in Schiffahrthsweesen angeordneten Commission zur bestimmung anzuzeigen wäre, mit seiner ihnen nächst treffender Tour übersprungen, bey weiteren hinkünfftigen Entgegen handlungen aber platterdings seines Rangs verlustiget werden. wie dann auch

Achtzehendens gleiche bestraffung Eintretten solle dafern ein solcher Rangschiffer überzeugt werden könnte daß er unterwegs Schmucklereyen getrieben, und seinen gantzen güterlast nicht an den Mannheimer Krahnon verbracht habe, als welchen falls von denen gemeinschafftlichen Deputatis fleißig invigiliret, auch genaue Spee- und Kundschafft auff dergleichen etwa getrieben werden könnende unterschleiffe zu legen wäre, hierzu kommet Neunzehendens daß aller von Mayntz aus zu berg gebraucht werden wollende anhang, unter welchem vorwandt es auch immer seyn möge, bey nehmlicher straff verbotten seyn solle, jedoch aber wird

Zwantzigstens Einem Rangfahrer, wenn Er mit allzu kleinem wasser in dem Rhein befallen würde gestattet, sich mittels gebrauchs eines allerdings nöthigen leichtschiffes die Erforderliche aushülffe zu verschaffen.

Ein und zwantzigstens damit aber auch hierinn allen unterschleiffen vorgebogen, und denen zum Schaden deren übrigen Ranggenossenen Sich einseithig zueignen wollenden vortheilen die Erforderliche Vorkehr getroffen werde, so ist verordnet, daß im Fall zu Niederen Rheins, wornach der Schiffer auszuleichten gezwungen wäre, derselbe das ausgeleichtete guth zu Mannheim allemahl unter der Obsicht deren bestellten behörden wiederum in das Schiff Einzuladen hätte, und verlässig zu ermessen, ob er zu Mayntz nicht überladen habe.

Zwey und zwantzigstens gleichwie aber zu mehrerer gewinnung deren güther durch das Neckarthal die Sicherheit deren Kauffleuthen das Hauptmerckmahl seyn will, diese aber durch gefährliche Hümplere sehr verletzet, die güther unterwegs angegriffen, und schändlicher weise bestohlen worden, wodurch dann nichts als Klagen und Mißtrauen, wie bey denen Kauffleuthen, so auch bey denen Schiffern Entstanden, So hat es bey der von Neckargrafen ambtswegen unterm 1ten May 1781 gemachten Verordnung, vermög derselben der schiffmann zu Mannheim bey dem überschlagen dem Hümpler solche vorweisen, wohl beschauen, und in mindestem anstand vorwiegen, und darüber einen Ladungsschein unterschriebener ausstellen solle, welchem nächst der Hümpler vor die getreue überliefferung zu Heilbronn vor sich und die Seinige zu hafften, allen abgang und schaden zu Ersetzen hätte, sein verbleiben, wie dann oben angerufene Neckargrafen ambtliche Ver-

Digitized by Google

ordnung zum Druck beförderet, und nach vorgängiger Publication bey dem Heilbronner Handelsstandt, und denen Hümplern auch in das sogenannte Krahnenstüblein zu Mannheim sowohl als Heilbronn zu jedermanns wissenschafft, und umb die ohnablässige besorgung zu Erziehlen offentlich angeschlagen werden solle.

Drey und zwantzigstens da nun das Lager Hauß zu Heilbronn in zeit von Einem Jahr nach vorheriger mit denen dazu beorderet werdenden Schiffleuthen ratione loci und der bequemlichkeit zu pflegender benehmung, und zware geschlossener, von solider Mauer arbeit hergestellt werden Solle, so hat ein jeder Schiffmann, welcher im Turno begriffen, alsdann jemanden zu Stellen, welcher für die Sicherheit deren ausgeladen werdenden waaren in dieses laager Hauß zu Meßzeiten fünff, außer diesen aber vier tag, ausschließlich des ankunffts tag sorgen und hafften solle. wohin gegen der Hümpler für seine in dem Leicht Nachen befindliche Waaren, bis sie auff dem Krahnen gewogen, und überliefferet, alleinig wegen der richtigkeit und ohnverfälschtheit der güther zu stehen verbunden seynd, wes Endts Er dann sogleich bey seiner ankunfft die anzeig bey denen factors thun solle; durch diese sind demnächst die Güther ohne mindeste Verzögerung und auffenthalt entweder selbst, oder durch ihre bediente voraus zu beaugen Scheinigen, ob Etwas Mangelhafftes sich äußeret, zu besehen, forth demnächst zu übernehmen. Findet sich nun hiebey ein wahrer Mangel, so wäre dem Leichtschiffer keine Fracht auszubezahlen, sondern solche bis zu gäntzlicher berichtigung des abgangs Einzubehalten und da auf Solche arth die so sehr eingerissene angreiff- und bestehlung deren Kauffmannsgüther jederzeit an Tag kommen muß, so bleibt es deren Factors ihre ohnabläßliche schuldigkeit, und es wird Ihnen hierinnen gebotten von jedem vorgang sogleich eine anzeig an das Neckargrafen ambt zu machen, damit von da aus auff die bestraffung und respèe ausschließung solcher gefahrlicher leuthen der bedacht genohmen werden könne. zu mehrerer Sicherheit solle auch künfftighin kein Hümpler abfahren ehe und bevor Er von dem Krahnen Meister, Nachdeme an diesen noch vorgängig derhalb die bemessene verordnung Erlassen werden wird, ein Attestat, daß die auslieferung richtig beschehen seye, Erhalten hat. — Übrigens hätten demnächst die Schiffleuthe solch befrachtete güther durch ihren bestellten auffseher zu übernehmen, und in dem Laager Hauß, wie oben schon gemeldet zu bewachen. — Soviel die Fettwaaren belanget, weilen solche bey schädlicher Witterung ohnmöglich Conserviret werden können, So hat es bey der schon mehrfältig angeruffenen Neckargraffen ambtlichen Verordnung und derselben 5ten articul sein völliges Verbleiben, jedoch sollen die Factors ihre Freunde selbst warnen, damit die Fett-

Digitized by Google

waaren von ihnen zu solcher Zeit beschrieben werden. wo sie solcher gefahr nicht ausgesetzet seyn.

Vierundzwantzigstens: damit aber auch die Kauffleuthe, wie bishero geklaget worden, denen Schiffleuthen oder Hümpler keinen ohnnöthigen Verdruß und ungerechten abzug machen können, so solle mittels nachdrucksamen Neckargraffen ambtlichen schreibens an den Magistrat zu Heylbronn mit allem Ernst anverlanget werden, daß die daselbstige Waag mit der Mayntzer Conform gemacht werde. umb hingegen auch die meiste über die liefferung deren güther durch das unrichtige wiegen zu Mayntz und Heilbronn, wo nehmlich der achtels Centner gar nicht angerechnet wird, entstehende anstände zu heben, so sollen

fünffundzwanzigstens die Factors an ihre Freunde schreiben damit dieselbe durch ihre Mayntzer Factors Künfftighin alle Waaren bis auff den achtels Centner sollen abwiegen lassen, wie dann auch an die vorgesetzte beide Laadt-Stätte ein schreiben zu Erlassen, womit die Krahnen und Wagen Meistere in jederzeitiger gegenwart deren Schifferen die Zentner Zahl accurat und bis auff das letztere achtel wiegen und benahmsen Sollen; wofür dann auch der Schiffer demnächst zu stehen und zu hafften hat. — Vornehmlich aber soll in dem Erlassen werdenden Schreiben bemercket werden, daß alle Güther besonders der Pfeffer ballen, auff das achtel vorgewogen und anderst nicht angenohmen werden Sollen. — In ansehung der Fracht zu thal und zu berg, dann wegen denen Verzollungen ist, jedoch nur als ein einsweiliger lediglich auff vier Jahr zu machender Versuch.

Sechs und zwanzigstens: der Churfürstlichen Höchsten Willens Meynung gemäß, daß den 11ten April des gegenwärtigen 1784sten Jahrs anfangend:

1mo) alle den Neckar zu berg von Mayntz bis Heilbronn Transportirt werdende güthere ohne unterschied trocken oder nassen Eigenschafft an Fracht mehr nicht als 40 Kr. per Centner Mayntzer gewicht zu Entrichten haben, davon jedoch Ertz- Erdt- und Kreite, welche 3 articulen lediglich mit 30 Kr. per Centner angesetzt, ausgenohmen, von jenen güthern aber

2do) welche zu Franckfurth eingeladen und nach Heilbronn verführet werden, gleichmäßig ohne weiteren unterschied nach obiger bestimmung von jedem Centner fernerweit 5 Kr. also respèc 45 und 35 Kr. abzugeben, dann

3tio) von allen Thalgütheren ohn unterscheid trooken oder nassen Gattung, welche von Heilbronn nach Mayntz geführet werden, von oben gesetztem Centner 24 Kr. an Fracht bezahlet, hievon aber gleichmäßig

Digitized by Google

schmalte glaß- und zwetschgen, welche bey ihrem bisherigen Fracht-Ertrag bestehen bleiben, ausgeschieden hiebey soforth

4to) auf den Fall weiteren Transports zu thal bis Franckfurth der vorher per Centner bestimmter Fracht — 6 Kr. ohne unterscheid der Waaren zugesetzt, damit aber auch der Schifferstand bey solcher gestalt mercklich geminderter Fracht-Ertragnus in bestreitung der wasserfahrden nicht außer Stand und in Rückgang versetzet werde.

5to) Der Zollansatz von jedem Centner guths ohne allen unterschied der qualitaet an denen Churpfältzischen zoll Stationen anfangend von Oppenheim sodann den Neckarstrohm hinauff nach Heilbronn et vice versa auff ein und ein halben Kreutzer beschräncket, da benebens überhaupt die helffte der gantzen Ladung unverzollet Erliegen bleibe, sohin

6to) das Ladungsquantum Einer Neckar Rang Reiße, wie vorab schon bestimmet, Künfftighin auf funffzehen Hundert Centner vestgesetzet, diesemnach

7mo) das Krahnengeld zu Mannheim für eine solche gantze Ladung auff zwölff gulden bestimmet werden solle.

Siebenundzwantzigstens: werden denen Factors zu Heilbronn wegen aufhörenden geld vorschusses keine weitere per Centum mehr gestattet.

Achtundzwantzigstens: umb nun auch in der folge denen bishero so häuffig getriebenen Schmucklereyen die einsmahlige steete gräntzen zu setzen, und denen durch Erbauung deren Compagnie Schiffen nebst denen Ihrigen in einen Neueren Last versetzet werdenden Rangschifferen, die von sothaner Fahrd zu verschaffende Nahrungszweige würcksam zuzueignen, so sollen alle durch die Mannheimer Neckarbrücke passirende güther ohne unterschied schlechterdings zum Rang gerechnet werden; hievon wären nun zware diejenige, welche würcklich zur Consumption nacher Heydelberg gehören, auszunehmen, dabey ist aber die bedingnus, daß diese Heydelberger güther, welche ohne unterscheid von einem oder dem anderen schiffer in Maintz oder Franckfurth Eingeladen werden, nicht weiter als bis an den Mannheimer Krahnen zu verbringen Erlaubet seyn solle, diese sollen demnächst an den Heydelberger Marck-Schiffer abgegeben, und durch Jenen an den Orth ihrer bestimmung verbracht werden, alle übrige Güther aber, so oberhalb Heydelberg destiniret sind, müssen ohnmittelbahr von dem Rangschiffer in Mayntz und Franckfurth angenohmen, verladen und überliefferet werden, zur ausnahm diejenigen güthern, welche durch die Mannheimer bruck zu berg passiren dörffen, sollen auch jene, welche der Heilbronner Marckschiffer, der selbige an dasigen ufferen in befrachtung nimt, gerechnet werden, dieser muß sich aber mit dem attestat, wie nehmlich jene güther Müncher- oder Mann-

Digitized by Google

heimer Stadtgüther seyen, auff arth und weise, wie vorhin und zwarn zum fünffzehenden bereits verordnet, legitimiren.

Neun und zwantzigstens: in ansehung deren von Wormbs aus bishero am Meisten getrieben wordenen unterschleiffen, ist genehm, daß der schifferstand alle wormbser zu berg gehende Kauffmannsgüther nicht mehr sich zueignen oder transportiren, sondern Solche dem Hümplerstand alleinig überlassen solle, wohingegen aber auch diese Hümplere sich dahin anheischig gemacht, gedachte Wormbser Kauffmannsgüther nicht mehr selbsten zu Wormbs abzuhohlen, Sondern solche durch das Wormbser Marckschiff nacher Mannheim Spediren, und von dar alsdann durch das Heilbronner Marckschiff gegen die herkommliche Fracht von 24 Kr. in Turno Transportiren zu lassen, jedoch bleibt denen Hümplern, welche mit denen in der älteren umfahrts-Ordnung bestimten, und Ihnen Erlaubten gütheren, nahmentlich: Wein, Essig, Früchten, brandtenwein, alt Eysen, frey güthere, Pagage und geraithschafften, Eine Reis dahin machen, die nehmliche güther in der Rückfahrt mitzunehmen, wovon aber das Öhl aus besonderen ursachen dermahlen ausgeschlossen bleibet, welches hingegen keinesweegs von denen Kauffmanns- nach Wormbs bestimmten Thalgütheren zu verstehen, als welche denen Rangschifferen alleinig vorbehalten bleiben. — Wer nun gegen diese Vorschrifft handlen würde, soll aus der bruderschafft ausgeschlossen und auff dem wasser nicht mehr geduldet werden. — Zu vermeidung all ferneren anständen wird dieser articul noch dahin Erläuteret, daß hierunter alle von Frankfurth und Mayntz nacher Mannheim und Heydelberg oder sonsten in das Neckarthal destinirte Kauffmannsgüther ebenfalls gäntzlich ausgeschlossen, mithin denen Hümpleren zu Transportiren verbotten seyen, aber auch von diesen Stellen die Eingangs bestimmte güther als Wein etc. zu berg Einzuladen erlaubt seyn solle.

Dreyßigstens: den Krapp, welcher seith einiger zeit in unseren hiesigen gegenden starck angepflanzet wird, und einen beträchtlichen Nahrungszweig für den Schifferstandt ausmachet, soll der Schifferstandt in denen bisherigen Ladtstädten Stockstatt, und Gernsheim übernehmen, dann bis nacher Mannheim zum bester der Kaufmannschafft in einer besonderen Fahrd außer dem Turno Transportiren, und sich desfalls mit einem Obrigkeitlichen attestat bey dem Mannheimer zoll ambt Legitimiren, zu Mannheim aber soll solcher hiernächst in das Heylbronner Marckschiff übergeschlagen werden, und solcher gestalten in Turno roulliren.

Ein und dreyßigstens: Ist zu abschneidung aller durch Verstimpfelungen deren Frachtbrieffen geschehenden unterschleiffen mit verabredung deren Heilbronner Factors beschlossen worden, und haben

Digitized by Google

sich dieselbe anheischig gemacht, daß sie die Richtigkeit derenselben am besten Erkennen könnten, im Fall eines unterschleiffs, es betreffe den Schiffmann, den Hümpler oder den Kauffmann, sie es nicht nur sogleich dem Neckargraffenambt anzeigen, sondern auch die Fracht bis auff nähere Verordnung in deposito behalten wolten und solten.

Zwey und dreyßigstens: In ansehung der wegen allzugeringem leichter lohn abseiten des Hümplerstandts geregter beschwehrde wird verordnet und versehen, daß

erstens) der Rangschiffer jedem ihm zu leichten zugehendem Hümpler allemahl zwey Gulden und zwarn zu Heilbronn bezahlen solle.

zweytens) falls aber zu mehrerer beförderung des Commercii mithin zu folglicher Vermehrung der Nahrung eines jeden Singuli Jhro Churfürstliche Dchlcht. wie jetzo auff eine zeit lang würcklichen gnädigst beschehen, an dem Zoll etwas nachlassen würden, so soll solches bloß zu Verminderung der Fracht und des Schiffers genohmen, dem Hümpler aber an denen ihme zustehenden zehen Kreutzer leichter lohn, und dermahlen Stipulirten weiteren zwey Gulden nichts abgerechnet, sondern vor wie nach bezahlet werden. würde aber

drittens) durch Krieg oder sonst betrübte zeiten mann sich genöthiget sehen, die fracht zu erhöhen und zu vermehren, so soll als dann dem Hümpler seine fracht mit der Halbscheid à proportion ebenfalls Erhöhet, und vermehret werden.

viertens) damit aber auch der Hümpler seines gewinns halber, auch zum schaden und gefahr des Kauffmanns nicht überlade, so soll es bey der vom Neckargraffen ambt unterm 1ten May 1781 gemachten Verordnung, welche ebenfalls nochmahls publiciret werden solle, sein Verbleiben haben.

Drey und dreyßigstens: da unterdessen aber auch in denen vorderen Satz- und Ordnungen der Neckarschiffarth vom 7ten May 1753 und 22ten February 1757 noch fernere articulen begriffen, welche wie sie in dieser absicht Errichtet seind, zur handthabung der bedarffenden guten Ordnung sowohl als Emporbringung des Commercii nach wie vor ohnentbehrlich beybehalten werden müssen, so ist und bleibt darnach zur Zeit vestgesetzet und bestimmt, daß

a) die Ranggenossenschafften unter sich nach wie vor alterniren, es auch

b) bey dem was in betreff der umfahrts Ordnung articulo 4to und 5to vorgeschrieben, dann

c) articulo 6to damit kein fahrtgenossener dem anderen vorgreiffe oder überschreite, verordnet, sein Verbleiben behalten solle. Minder nicht muß nach dem articulo 7mo

Digitized by Google

d) indeme Einer zu Heilbronn abfährt, der andere um- oder Rangfahrer sogleich mit seinem schiff allda wiederum beystellen, wie dann auch zu folg articuli 8vo.

e) der zu Franckfurth oder Mayntz zu berg stehende Rangfahrer Jedesmahlen Seine abfahrt acht bis zehen tage zuvor dem von Heilbronn zu thal abfahrenden Schiffer wissend zu machen verbunden bleibt.

f) den 9te articulum betreffend hat es, wie nähers bedungen und vestgesetzet worden dabey sein obwenden, daß der zu thal ladende Schiffmann mehr nicht als das quantum so ihme zu berg Erlaubet, mit Einbegriff deren unterwegs güther verladen solle, falls aber mehrere vorhanden, so hätte Er seinen Nachmann, damit Er beyzeiten beystelle, davon zu benachrichtigen, wo hingegen denen Heydelberger und Mannheimer nicht in Turno begriffenen Schiffleuthen nach wie vorhin ohnbenohmen bleibt, von Mannheim aus Mayntz güthere dorthin zu verbringen.

g) gleichwie wegen der Fracht in dem 26ten absatz gegenwärtigen Entwurffs Krafft absonderer Churfürstlicher gdgstr bestimmung auff eine gewisse Zeit ein näheres beliebt und vestgesetzet worden, So soll es noch zur Zeit im übrigen nur nach dem, was in dem hier einschlägigen 13ten articul der Neckarfahrts-Ordnung von denen Jahren 1753 und 1757 post verba zum beschluß noch weiters verordnet ist, auch noch gehalten werden.

Vierunddreyßigstens auch dem 14^{tn} articul der belobten Neckarfahrts-Ordnung soll doch mit deme was dahier in ansehung ein- und des anderen vorwurffs — die Hümplere betreffend — durch nähere übereinkunfft beliebt und vestgesetzet worden, in all anderem vorgeschriebenem immer nachgelebet werden.

fünffunddreyßigstens. bleibt es ebenmaßig bey der in denen articulen 17. 18. 19. und 20. gemachter Verordnung, und wird nur wegen denen zwetschgen ein näheres dahin bestimmet, daß ein schiffmann, wenn Er Solche auch für sich Erkauffet, diese nicht selbsten befrachten dörffe, sondern demjenigen, der in Turno begriffen ist, einzuladen hätte.

Mannheim 1ten April 1784

Churfürstlich gdgst angeordnete Schiffarths Commission

(gez) A. G. Klein (?) (gez) v. Maubuisson.

Digitized by Google

15.
Zunftartikel der Schifferzunft in Eberbach.

Eydes
formulen und fischerEntz-Ordnung der Eberbacher Fischer, Nachenführer und Schiffbauer-Zunfft.
Copirt anno 1789

N. B. Die junge Meister sind allemal bey ersten Umstand mit vorzufordern.

Eyd
für die Zunfftmeister.

Ihr N. N. sollet geloben und schwöhren Einen körperlichen ayd zu Gott dem Allmächtigen, daß ihr alles was ihr dahier bey Gericht, deme ihr nun beywohnen sollet, vernehmen und hören werdet, bey Euch behalten, niemand etwas Eröffnen, auch Euch ruhig still und ordentlich verhalten, und über die Einziehende Zunfft Geldere getreue Rechnung führen und ablegen wollet. So wahr Euch Gott helfe und sein heyliges Worth.

Eyd
für die Gerichts-Gliedere.

Ihr N. N. sollet geloben und Schwöhren Einen leiblichen ayd zu Gott dem Allmächtigen daß Ihr Bey diesem gericht die vorgebracht werdenden Rugen Euerem Besten Verstand nach wollet Beurtheilen und Richten, und überhaupt alles das thun, was Einem Gerichts Beysitzern, Amts und pflichten halber zu thun oblieget, und das nicht lassen um Einig geschenck, nutzen, . . ., freund- oder feindschaft, getreulich und ohne gefährde.

Eyd
für die Jungen Meistere.

Ihr N. N. sollet geloben und schwöhren Einen leiblichen ayd zu Gott dem allmächtigen daß Ihr der Euch vorgeleßenen Ordnung in allem genauest nachleben, und keinem deren vorgeschriebenen Articulen Entgegen handeln, sondern alles das thun wollet, was Euch als zünftigen Meistern zustehet und gebühret, getreulich und ohne gefährde.

folget
nun die ordnung an ihr selbsten darauff die fischer geloben und schwöhren

1. Erstlich: Welcher wasser in der fischer Entz hatt, oder sonsten des fahrens halben in die Zunfft sich begeben will, soll seine Treu geben, und darnach zu Gott dem allmächtigen schwöhren, dem durchleuchtigsten fürsten und Herrn Herrn p. p. Carl Theodor Pfaltzgraffen bey

Digitized by Google

Rhein, des Heyligenn Römischen Reichs Ertz-Truchßessen und Churfürsten, Hertzog in Bayern etc: unserem gnädigsten Herrn getreu und hold zu seyn höchst Ihrer Churfürstlichen Durchlcht schaden zu warnen, frommen und Bestes allzeit getreulich zu werben.

2. Vors andere. Die fischer Entz helffen halten und handthaben, das Gericht Besuchen, allda Ruegen und fürbringen was von alters herbracht gewohnheit ist zu Ruegen und vorzubringen.

3. Welcher im Neun Anker auff ordentlich fürgebott am Rechten nicht Erscheinet, der ist nicht allein Unserm gdgsten Herrn zehn Schilling Heller zur Straff sondern auch selbigen Tags denen fischern zweyfaltige Zeche verfallen, jedoch so Er nicht Innheimisch, daß ihn das Gebott begriffen, soll Er bey Einer Zech gelassen werden.

4. Zum vierten: welcher des ordentlichen gerichts nicht Erwarten kann, und Ein Kauffgericht begehret, demselben solle Eines auff seine Kosten gehalten werden, darum der Kläger denen Richtern Einen Imbiß zu bestellen, und Ehe das urtheil außgesagt wird, soll Kläger denselben Imbiß verfangen, alsdann welche parthey der sachen unrecht gewinnt, die soll und muß den Kosten bezahlen.

5. Wie Einer uff sein wasser fährt, Es seye gleich selbander oder dritt, der oder die sollen auch dermaßen unserm Gnädigsten Herrn fröhnen, und die Zech uff der wohnung geben, sie seyen Erschiehnen oder nicht.

6. Daß keiner Einen Knecht mit ihm Soll fahren lassen, Er habe dann zuvor zu der fischer-Entz gelobt und geschwohren.

(Art. 7—19, 20 zum Teil und 21 enthalten spezialgewerbliche Bestimmungen für die Fischer.)

20. — — — dagegen ist denen Fischern von alters Ein stück Walds geben, so halb Pfaltz und halb der stadt, darauß die Fischer Holtz, so ihnen zum wasser und fischen vonnöthen hauen mögen; begehren demnach, weil das nächst vergunte Stück verkaufft, daß man ihnen Ein anderes abzeichnen, gestalthen durch Philipphen von Beckendorf Fauthen zu Moßbach zugesagt und bewilliget.

22. Welcher letzlichen in diese Fischer Entz sich begeben will, und kein Eigen wasser hatt, der ist in die Bruderschafft, so Er in Pfaltz bürtig Ein halben Gulden, so Er aber gantz fremd Ein Gulden zu erlegen schuldig Ehe Er angenommen und zum aydt gelassen wirdt, da Er aber gar kein wasser und kein fischer gewesen, soll Er Zehn Gulden Erlegen halb Pfaltz und halb der Bruderschafft, wie Hanß Weber auch gethan und solche bezahlet.

(In fidem copiae
Hoffmann Amtsschrbr.)

Digitized by Google

Extractus

Eberbacher Fischer Gerichts Protocolli d. d. 1ten Jan. 1791

Wurde nach geschehener Umfrag mit Amtlicher beystimmung genehmiget folgende Articul für die Nachenführer jedoch nur in Ansehung der fremden und keineswegs in Ansehung der Meisters Söhne, als welche bey dem bisherigen Herkommen belassen werden sollen festgesetzet.

1) Soll in Zukunft ein Nachenführers Lehrjung an Aufding Geld sogleich bey der Annahme als Lehrjung 20 fl. zur Helfte für die Zunft und zur andern Helfte für gnädigste Herrschafft erlegen, und zwarn nebst denen gewohnlichen = 8 fl. vom aufdingen und ledig sprechen, so der Zunft allein gehörig.

2) gemelde 20 fl. aufding geld sollen respectiv der Zunfft und gnädigster Herrschafft verfallen seyn, wenn gleich ein Lehrjung seine Lehrjahre nicht aushaltet.

3) soll künftig kein zünftiger Meister mit einem Lehrjungen einen Lohn bei Straf 20 fl. accordiren, sondern ein jeder Lehrjung soll sich bey der Wasserfahrt wenigstens zwei Jahr lang ohne Lohn oder onentgeldtlich gebrauchen lassen. In Ansehung des 3ten oder 4ten Lehrjahres mag ein jeder Meister nach Willkühr mit den Lehrjungen accordiren.

4) Nach uberstandenen Lehrjahren und erfolgtem Loedigsprechen soll ein jeder solchergestalten lediggesprochener Knecht statt des bey anderen Zünften gewöhnlichen wanderens sich 3 Jahr als Knecht bey der Wasserfahrt dahier oder auch außerhalb gebrauchen lassen, oder aber für jedes Jahr statt der Wanderjahren = 10 fl. mithin im Ganzen 30 fl. halb der Zunfft und halb gnädigster Herrschafft zahlen, und anderer Gestalten nicht in die Zunft als Meister aufgenommen werden; Ein Solcher jedoch der eines Meisters Tochter heurathet hat nur die Hälfte zu zahlen.

5) da nach der zeitherigen Ordnung ein Fremder an Meister Geld mehr nicht denn 10 fl. gezahlet, so soll für die Zukunft und vom heutigen Dato an dieses Meistergeld mit 20 fl. vestgesetzet seyn, jedoch auch mit der beschränckung, daß derjenige, so eines Meisters Tochter heurathet, nur die Hälfte zu zahlen habe. Dabey wird jedoch

6) ausdrücklich angemerckt, daß diese unter gesammter Zunftgenossenen verabredete und mit obrigkeitlicher beystimmung Genehmigte Artickeln die in die Zunft mitgehörigen Schiffbauer nichts — die Fischer aber nur alsdann mit angehen, wenn ein Fischer neben dem Fischergewerb zugleich das Nachenführergewerb treibet. Die allseitige Zufriedenheit mit vorstehenden Articuln bezeugen mit eigenhandiger Unterschrifft: Gerichts (hier folgen 5, im Abstand 23, in weiterem Abstand 39 = 67 Namen).

In fidem

J. C. Müller, Stadt- und Zunftschreiber.

Digitized by Google

Extractus

Eberbacher Fischer Gerichts protocolli d. d. 10ten Jan. 1804.

Hierauf wurde, da es nicht selten zu geschehen pflegt, daß ein Nachenführer dem andern von seinem Fahrgeschirr bald dieses bald jenes hinwegnimmt, desfalls aber in den Zunft Artikeln nichts bestimmt ist, nach gehaltener Umfrage bey den Zunftgenossenen mit amtlicher beystimmung diesfalls folgendes beliebt und vestgesetzet.

7) wenn ein Zunftgenossen dem anderen ohne dessen Vorwissen einen Nachen wegführt, so solle derselbe nach Erkenntniß, wie er diesen Nachen gebrauchet von der einschlägigen Obrigkeit und beisitz Meister behörend bestraft, oben so auch den allenfalls verursachenden Schaden zu ersetzen schuldig seyn.

8) Sollen nachstehende Strafen für die Zukunft für das hinweggenommene Geschirr reguliret und vestgesetzt seyn, als

für eine Streiche	fl. 4.—	Kr.
für eine Freche	» 2.45	»
für einen Steeg	» 1.—	»
für einen Riemen	» —.48	»
für ein Hoch	» —.45	»
für einen Mast	» —.45	»
für ein Stein Steeg	» —.40	»
für einen boordt	» —.40	» sodann

9) solle dem Damnificato der Schaden jedesmalen ab dem hinweggenommenen Stuck-Geschirr in dem nemlichen quanto an Geld wie die Strafen vorstehendermasen reguliret sind, ersetzet werden.

In fidem

C. J. Müller, Stadt und Zunftschreiber.

Eberbach am 27ten Jan. 1808.

Wurden bey dem anheute abgehaltenen Fischer Gericht annoch folgende Artickel nachgetragen.

10) solle sich keiner unterfangen einen ungelernten als Taglohner bey der Schiffarth zu gebrauchen, wenn nicht ein Meister als gelernter Knecht dabey ist bei 10 rthlr. Straf.

11) solle kein Zunftgenossener einem mit keinem Nachen versehener Nachler einen Nachen leihen bey 5 fl. Straf.

12) soll keiner von den Zunftgenossen dem andern in einen Handel oder Reise fallen bey der mit Rücksicht auf den Handel oder Reise zu bestimmenden Strafe.

In fidem

C. J. Müller, Stadt und Zunftschrbr.

Digitized by Google

(Mit Bleistift darunter geschrieben:) Beim Zunftgebot hat jeder bei . . Kr. Strafe zu erscheinen. Die das Zunftgebot ausrichtende Jungmeister haben dieses Geschäft pünktlich zu vollziehen oder hat die Strafe dem Bestraften zu ersetzen. Geschirrausschleifer jeder bei 1 fl. Strafe zu erscheinen.

16.

Freisprechungs-Urkunde[1] für den Schifferlehrling Georg Haafner 1797.

Wir endesbenannte der Zeitverordnete Zunft-Meister der löblichen Schiffer-Zunft in der uralten Churpfaelzischen Haupt- und Residenz-Stadt Heidelberg Urkunden und bekennen hiermit daß anheute vor uns erschienen der Ehrbare Georg Haafner von hier gebürtig, des hießigen Ehrbaren Bürgern und Stadt-Mitterer Joseph Haafner eheleiblicher Sohn, welcher uns in geziemender Bescheidenheit zu vernehmen gegeben, welchermaßen er bei dahiesigem Bürger und Schiffmann Ambrosius Franck durch zwey nacheinander folgende Jahre, die Schifferey zünftig erlernet habe, Nunmehro aber sein Glück anderswo zu Suchen entschlossen Seye; hierzu aber einen Lehrbrief und Verhaltungsschein von nöthen hätte, um Sich damit in erforderendem Falle der erlernten Schifferey halben legitimiren zu können, und dahero um dessen Ertheilung geziemend angestanden. Gleichwie wir nun diesem billigen Petito keineswegs abhanden zu gehen vermögt. Alß attestiren und bezeugen wir hiermit, daß erwehnter Georg Haafner die Lehrjahre behörend ausgestanden und Solchemnach vor einer Löblichen Schifferzunft von ersagtem Seinem Lehrherrn frey Ledig und losgesprochen worden, mit dem Gehängniß, daß er sich Solche Zeit über fleißig, aufrichtig, fromm, treu und ehrlich, wie es einem getreuen Lehrjungen wohl anstehet und gebühret verhalten habe. Gelanget demnach an Männiglich, absonderlich aber an diejenige, welche der Schifferey zugethan, unser respectivé dienstfreundliches Ersuchen, diesem ertheilten Zeugniß völligen Glauben beizumessen, und mehrgedachten Georg Haafner seiner ausgestanden Lehr und Wohlverhaltens halben, aller Orten vor einen ehrlichen Schiffknecht erkennen, passiren und ihme zu allem Guten, sowohl geneigten Willen und Beforderung angedeyhen alß auch wirklichen Genuß empfinden zu lassen, welches derselbe nicht allein dankbarlich erkennen wird, sondern wir sind es um

---

[1] Urkunde auf Schweinsleder. Am Kopf zwei Handtuschzeichnungen, davon eine ein dreimastiges Schiff, die andere: Anker, Ruder und Haken übereinandergekreuzt darstellt. Zwischen beiden der Stempel: «Chur-Pfalz-Accis Papier 30 Kr.». Die obersten gesperrten Zeilen mit großen Initialen sind ebenfalls handgetuscht. Mit Seidenband in Holzkapsel anhängendes großes Zunftsiegel mit Schiff als Mittelstück.

Digitized by Google

einen jeden in dergleichen Occasion und Begebenheiten der Gebühr nach jederzeit zu verschulden willig und geflissen. Dessen zu mehrer Urkund haben wir diesen Lehrbrief mit dem gewöhnlichen Schifferzunfft Jnsiegel Corroboriret, und eigenhändig unterschrieben. So geschehen in der Churpfälzischen uralten Haupt- und Residenz-Stadt Heidelberg den 29ten Tag Monats Septembris des Ein Tausend Siebenhundert Neunzig und Siebenden Jahrs.

Gg. Rumel Bruder Meister
im Nahmen seines Lehrmeister
Ambrosius Franck.

Reymund Dörtzebach
als änderer Zunfft-Meister
Johann Peter Köhler
als Zunfft Meister

in Fidem
Schabelitz Zunftschrbr.

17.

Bericht des Amtes Eberbach, die Neckarschiffahrt betreffend, 27. Oktober 1802.

Solange der Churfurstlich. Rheinpfalzische Staat in seiner Integritaet bestanden, hat derselbe von Mannheim und bis Heilbrunn sich das Obereigenthum über den Neckar Zugeschrieben, und den von ihm erlassenen Gesetzen hat sich nicht nur der Pfälzer, sondern jeder andere ausherrische, welcher diesen Fluß benutzet hat, gefüget. Zur Handhabung dieser Gesetze und Schiffarts-Angelegenheiten und Strittigkeiten war in Heidelberg ein besonderes Neckargrafen Amt niedergesetzt, das seit undenklichen Zeiten immer das Oberamt Heidelberg bekleidet hat. So wie nun dieses fast am Ausfluß des Neckars in den Rhein seinen Sitz hatte, so war auch selbst in Heilbronn ein Kurpfälzischer Agent niedergesetzt, der zur Handhabung der Polizey auf dem Flusse und der Schiffartsverhältnisse ein wachsames Auge mithaben mußte. Was daher nur immer rechtlichen Bezug auf die Schiffarth im Neckar, Polizey, Neckarbau, Unterhaltung der Leinpfäde etc. etc. hatte, hieng von diesem angestellten Neckargrafen-Amt ab, und jährlich bey dem in Heydelberg abgehaltenen sogenannten Brudertage wurden die Frevel von den Schiffleuten und anderen mögen sie von Pfälzern, Mainzern, Wormsern etc. etc. begangen worden seyn, gerügt, gestraft, die Strafe Kurpfalz allein verrechnet, die Rechnung abgehört, und der Beytrag der Neckarbaukosten etc. etc. reguliret, festgesetzet, und von den einzelnen Contribuenten beygetrieben.

— — — — — — — — — — — — — — Neckargrafen Amtes. Die hohe Churpfalz konnte sich auch das Obereigenthum des Neckars

Digitized by Google

um so füglicher zwischen Mannheim und Heilbrunn beylegen, als sie mit Ausschluß aller an diesen Fluß stoßenden, die einzige Landesherrschaft war, welche auf 3 Puncten und sonst niergends, nemlich zu Neckerelz, Neckergemünd und Mannheim den Neckarzoll bezogen hat. Wie es aber izt gehen werde, da die Kurpfalz zwischen drey Landesherrschaften am Neckar getheilet ist und selbst in Heilbrunn eine andere Landesherrschaft eingetreten ist, stehet zu erwarten, um so mehr als jede andere Fremde an den Fluß stoßende Landesherrschaft, welche bisher Kurpfalz als Obereigenthumsherrn anerkannt hat, im Zweifel stehen wird, wenn sie nicht selbst, z. B. das Deutschmeisterthum, so weit der Neckar seine Grenzen berühret, die Hoheit uber den Fluß anmasen wird, welchen von den sich in die Rheinpfalz getheilt habenden hohen Häusern als das vornehmste und auf den Handel und die Neckerschiffarth den größten Einfluß habende anerkennen, und verehren solle.

Auf diesem Neckerfluß ward in Verbindung mit dem Rhein eine besondere Schiffarths Ordnung festgesetzt, welche auf die Schiffleute, je nachdem sie ein Fahrzeug führten, besondere Verhältnisse hervorbrachte. So giebt es Rangschiffer, Hümbler, zweybordige Nachenführer und Fischer. Rangschiffer waren solche, welche vom Necker und Rhein aus nach Mainz und Frankfurt fahren durften, um dort Waaren abzuholen. Sie wurden deßwegen Rangschiffer genannt, weil sie mit den Mainzern, Wormsern, Speyerern und Straßburger Schiffleuten eine besondere Rangordnung mit Genehmigung beyderseitigen Herrschaften eingeführet hatten, deren waren 16 bis 18 Range. Ist nun der Schiffer von Hauß abgefahren, hat in Frankfurt jedoch nicht vollständig geladen, so dürfte er in Mainz anlanden, dort von den auf dem Rhein heraufgekommenen Waarenschiffern die über Mainz nicht heraufdurften, vollends laden, und abfahren. War nun das erste Rangschiff in Frankfurt oder Mainz geladen so traf die Reihe das zweite, dritte Rangschiff, und das erst geladene durfte keine Ladung weiter übernehmen, bis alle 16 bis 18 Rangschiffe der Reihe nach ihre Rangfarth gethan hatten.

Solange als der Überrhein noch deutsch war, ist diese Ordnung der Dinge von allen Herrschaften mittels Vertrag beybehalten worden. Nur seitdem der Überrhein französisch ist, will Frankreich seinen Unterthanen ein Vorrecht der Ladung zuwenden, und es wird nicht mehr auf die Rangfarth gesehen, sondern es hängt von den Kaufleuten ab, wem, französischen oder deutschen Schiffer sie ihre Waaren zum verführen anvertrauen wollen, wobey zum großen Theile auf die französischen Schiffer gesehen wird, und die deutsche sehr oft leer ausgehen, oder durch langes oft vierteljähriges Hinhalten und warten auf Ladung in außerordentliche Kosten versetzet worden.

Digitized by Google

Hier muß ich noch beyfügen, daß diese Rangschiffer meistens auf dem Rheine ihre Nahrung suchen, und sie selten weiter auf dem Neckar als Heidelberg kommen, indem sie meistentheils in Mannheim ausladen, oder doch wenigstens dort leichten. Hiezu sind die zweite Klasse von Schiffer nemlich die Hümbler bestimmt. Die Humbel-Nachen ist ein etwas kleineres Waaren-Frachtschiff, als das Rangschiff. Mit diesen werden von Mannheim und Heidelberg die dort ausgeladenen oder geleichteten Waaren nach [Heilbrunn — — — — — — — —] unteren Neckargegenden verbracht. Diese Humbel-Nachen, davon es sehr viele in Haßmersheim, zwey in Eberbach, mehrere in Neckergemünd, Heidelberg und Mannheim giebt, haben das ausschließliche Recht, Waaren einzuladen und zu verführen, dürfen aber auch alles das fahren, was die zweybordigen Nachen führen, jedoch nicht vice versa. Der zweybordigen Nachen mag es im Neckerthale schier in jedem Orte geben, jedoch die meisten sind dahier in Eberbach, wo man derer über 50 bis 60 zählet, diese dörfen nie Waaren und dergleichen fahren, ausgenommen einige Zentner schwer und wenn sie vor Gegenden vorbeykommen, wo dergleichen Hümbler wohnen, so werden die Nächler gezwungen, ihre Waaren abzugeben, und die Fracht an Hümbler zu cediren.

Dieses Vorrecht der Hümbler fechten gar sehr die zweybordigen Nachenführer an, weil erstere, den letzteren blos das Holz, Ips, Stein, Sand, Kalch, Ziegel, Asche fahren und dergleichen erlauben wollen, und Ihnen das Waaren transportieren untersagen, indem doch die Hümbler nicht nur die Waaren, sondern auch die Artickel, welche die Nächler fahren, verführen, und letzteren hiedurch ihre Nahrung schwächen. Wahr ist es, daß wohl 3 bis viermal soviel Nächler seyen, ehe man die einfache Zahl der Hümbler zehlet, allein wenn man auch keine Rücksicht auf das nehmen wollte, was andere Herrschaften in deren Betreff für Maaßregeln ergreifen, so ist doch im nemlichen Lande hierauf zu sehen, daß zum Beyspiel die Humbler in Haßmersheim und die Nächler in Eberbach und Neckergerach einem und dem nemlichen Herrn zugehören, und eben deßwegen keine Verordnung dörfe erlassen werden, welche mit dem nemlichen Gegenstand im Ausland nicht gleichlautend wäre oder welche den Nächlern aufhelfen und die Humbler in ihrem Verdienst zu ihrem Untergang schwächen sollte. Alle Kinder eines und des nemlichen Landesvaters, können sie gleichen Schutz verlangen, und wenn ein Theil zu viel verlangen sollte, das dem anderen Theile nachtheilig wäre, so ist von Obrigkeitswegen eine Grenzlinie zu ziehen, die jedem seinen Erwerbsweg deutlich verzeichnet, damit ein Schiffmann den man Hümbler nennt, neben dem, welchen man Nächler heißt, bestehen und beyde leben können. Es ist freylich die Zahl der

Digitized by Google

Nächler unendlich gröser als jene der Humbler; allein diese haben zur Erbauung eines Humbel Nachens ein gröseres Capital nöthig als die Nächler, und wenn jene diesen in allem weichen, oder diese mit jenen gleiche Rechte zur Ladung aller Art Frachten haben sollten, so würden bald die Hümbler nichts mehr zu fahren haben, weil wohl die Nächler in mehreren kleineren Schiffen und geschwinder die Waaren fortbringen können, was die Humbler, deren Schiffe tiefer ins Wasser gehen, oft nur bey etwas starkem Necker fahren können. Und eben deswegen mochte es eine schwer zu entscheidende Frage seyn, ob den Nachenführern mit den Hümblern ein concurrentes Verladungs-Recht zu gestatten seyn, so wie diese das Recht der Ladung gegen jene wirklich ausüben, und eben die Artickel auf dem Wasser laden und führen, wozu eigentlich nur die Nächler berechtiget sind.

Ich halte meinem unmaaßgeblichen [Ermessen nach — — — —] Frage, ehe man zu einer Entscheidung kommt, in doppelter Rücksicht betrachtet werden müsse, nemlich vordersamst muß das Verhältniß welches Humbler und Nächler, als Unterthanen eines und des nemlichen Landesherrn unter sich, dann welches diese zusammen gegen Ausländer haben, genau geprüfet werden. Haßmersheim, Diedesheim, Neckerelz, Neckergerach und Eberbach lauter leiningische Ortschaften nähren sich meistens durch die Wasserfarth, Haßmersheim mit Humbel-Nachen, alle übrigen genannten Orte mit zweybordigen Nachen. Dadurch daß die Humbel-Nachen nebst den Waaren auch Holz, Stein und alle die Artickel fahren, die nur die Nächler führen dörfen, so wird die Nahrung der letzteren, deren Anzahl gegen die Hümbler so unendlich stark ist, Geschwächt. Es möchte daher wohl ein Billigkeits-Grund eintretten, entweder die Hümbler wegen den von den Nächlern nur geführten Artickeln in etwas einzuschränken oder den Nächlern eine eingeschränkte Concurrenz mit den Hümblern zu gestatten; letzteres möchte den Inn- und ausländischen Handel um ein merkliches beförderen, da oft ein Nächler dem Kaufmann im Neckarthal seine nichtsonderlich schwere Waaren in der Zeit von 8 bis 14 Tagen von Frankfurt oder anderswoher an Ort und Stelle schaffen kann, auf die er wegen dem langsamen Gang der größeren Schiffe, die ohne volle Fracht wegen der größeren Kosten nicht fahren konnen oft 3 bis 4 Monate warten muß. Diese Entscheidung möchte auch die angemessenste auf dem Rheine seyn, da ohne dieß jene Rangfarth wie man oben nachgewiesen hat, in so weit nicht mehr respectiret wird, und es darauf ankommen wird, ob dem Nachler an den Auswärtigen Orten eine Fracht Waaren anvertraut wird, [— — — — — — — — besonders beauftragt ist].

Digitized by Google

Betrachtet man aber die leiningischen Hümbler und Nächler wegen jener von Baden und Darmstadt, so wird zu erwarten stehen, ob diese Landesherrn die alte Ordnung der Schiffahrt beybehalten oder nicht. Ist ersteres, so mochte es von dieser Seite zu gewagt seyn, irgend eine Abänderung zu treffen, die am unteren Neckar nicht angenommen werden dörfte, wodurch nur die größte Verwirrung im Schiffarths-Wesen entstehen müßte. Wie man äußerlich vernommen, haben die Nächler zu Neckergemünd bey Baden ihrem neuen Landesherrn eine mit den Hümblern concurrent-Schiffarth nachgesucht. Es wird daher eine politische Vorsicht seyn, diese Entscheidung erst abzuwarten, ehe man von hier aus ein weiteres Regulativ festsetzet.

Ehe man in dieser Sache weiters schreitet, wird es nöthig seyn, auch etwas von den Fischern zu sagen. Die vierte Gattung Wasserleute sind die Fischer, die sich mit dem Fischfangen ernähren. Der Necker ist in verschiedene Fischwasser und Wehren eingetheilet, die ein Eigenthum gewisser Familien sind und also von einem Eigenthumer auf den andern übergehen. Je nachdem das Fischwasser groß oder klein, bezahlen sie einen jährlichen Fischwasser-Zinß an gnädigste Herrschaft, und erhalten hiedurch ein ausschließendes Recht, in dem Bezirk zu fischen, so daß selbstgnädigste Herrschaft nicht fischen darf. Dagegen sind sie gehalten, die Frohnden auf dem Wasser gegen die Frohndgebühr zu leisten, und andere Dienste für gnädigste Herrschaft unentgeldlich auf dem Wasser zu leisten. Dieß sind also die 4 Gattungen Wasserleute auf den [— — — — — — — —] einer hohen Kurpfalz nach einer gewissen Ordnung auf dem Neckar sich ernähret haben. Diese Ordnung kann und wird durch die Theilung verschiedenen Abänderungen leyden, die einem oder die anderen Lande nachtheilig seyn können; wie möchte wohl diese so zu leisten seyn, daß den Unterthanen des fürstlichen Hauses Leiningen kein Nachtheil daraus erwachse?

Wenn Baden seinen Unterthanen gegen Fremde keinen Vorzug gestattet, die Zölle gegen die Leininger nicht erhöhet, sondern freye Schiffarth allen erlaubet, so möchte wohl hier nicht gar viel in Betrachtung zu ziehen seyn. Geschieht ein Vergehen in eines Landesterritorium auf dem Neckar, so untersucht der Richter in dessen Jurisdictionsbezirk der Frevel geschehen. Sind die Leinpfäde verfallen so werden sie von dem Cujus est territorium, besorgt. Wird der Neckar zu seicht, so muß für die offene Fahrt Sorge getragen werden. Nur ist hier der Umstand, daß von Heidelberg aus bis Mannheim schier keine Wasserleute wohnen und dort das meiste am Neckar gebauet werden muß. Soll nun Baden dieß allein bewirken für alle im Neckerthale befindlichen Schiffe, welche den Neckar bis zum Ausfluß befahren,

Digitized by Google

allein besorgen, so möchte diese Zumuthung doch allerdings stark seyn. Ich halte daher dafür, daß diese eine Sache von einer besonderen billigen Convention seyn konnte, wo man bestimmen dürfte, daß jedesmal, wenn ein Hümbler oder Nächler passierte, derselbe auch eine kleine Recognition, wie auf dem Lande das Weg oder Chaussee Geld, geben müßte, womit die Neckarfarth offen erhalten werden konnte. Sich zu Neckarbaukosten unbestimmt verpflichten zu wollen, möchte allerdings für die hiesigen Unterthanen zu gefährlich seyn, da sie Baden fremd und leicht übervortheilet werden konnte. Hat man doch noch unter der vorigen Regierung von den Wasserleuten so bittere Klagen wegen dem starken jährlichen Umsatz der Neckarbaukosten von dem Neckergrafen Amt zu Heidelberg hören müssen, ohne daß nur die Wasserleute von dem Verwand etwas haben wissen oder die Rechnung davon einsehen dörfen, zu einer Zeit, wo die meiste doch Pfalzer waren; was haben alsdann erst Ausländer zu erwarten? Dann mögte die jedesmalige Fahrth nach Heidelberg oder Mannheim auch der sicherste Maaßstaab seyn; fährt einer oft den Weg, so muß er auch oft Weggeld zahlen, da sonst diese Neckerbaukosten auf das Schiff ausgeschlagen waren, das sich oft nur einmal, der andere aber 40 bis 50mal des Weges bediente. Führt aber Baden ungleiche Rechte gegen Fremde ein, so ist wohl nichts anderes zu thun, als sich der Schiffarth auf dem Necker wegen neme Vereinigung einzulassen, wo der Zoll zu Neckarelz einen Schutz für die Leininger mit abgeben kann. Jedoch darf man sich mit dieser Vereinigung nicht sonderlich eilen, da erst das Betragen von Seiten Badens abzuwarten stehet.

Eine ganz besondere Rücksicht verdienet der Holzhandel auf dem Neckar. Sollte dieser nur im mindesten gestöret werden, so liegt nicht nur die Nahrung von so vielen Schiffleuten, Holzhändlern, Flößer, Holzhauer, Fuhrleuten etc. darnieder, sondern auch die Eigenthümer der Waldungen, wohin auch gnädigste Herrschaft zum grösten Theile gehöret, würden in den ärgsten Schaden versetzet seyn. Bis hieher treiben die Eberbacher den [— — — — — — — —] Handel ist bey dem gar nichts bedeutenden Ackerbau ihr einziger Erwerbszweig. Sollte nun Baden auf den Gedanken kommen, aus dem Badischen den Rhein hinunter den Mannheimern das Holzbedürfniß zuzuführen, so sieht es um das Neckarthal übel aus. Wenn auch dieß nicht geschieht, so könnte dieser Handel auf allerhand Art eine Einschränkung erleiden, man könnte die jetzige leininger Unterthanen anhalten auch bey dem schlechtesten Holzmarkt in Mannheim auszuladen, und andere dergleichen ungleiche Rechte einführen, die den Holzhandel in der Folge miniren würden. Wenn dieser Fall eintretten sollte, jedoch nicht eher

Digitized by Google

müßte durch eine besondere Convention mit Baden diese Einschränkung beseitigt werden. Bis hieher zahlte das Klafter Holz bey dem Zoll zu Neckergemünd 6 Pfennige, und dann ward es zu Mannheim oder Heidelberg auf den feilen Kauf ausgeladen. Weiter als Mannheim durften Pfälzer nicht mit Brandholz ohne besondere Erlaubniß, die Ihnen auch jedesmal wenn kein Holtzmangel da war, gegeben ward. Den nemlichen Gesetzen waren auch Fremde als Mainzer und Wormser unterworfen, im Gegentheil diese durften das urkundlich im Mainzischen gewachsene Holz auf die erste Anzeige ohne weiters auf den Rhein verbringen; Es wäre dann, ein starker Holzmangel selbst in Mannheim gewesen, wo sie dort ausladen mußten. In diesem Falle war das Holz theuer, und der Holzhändler beschwerte sich darüber nicht sonderlich, da er sein ausgeladenes [Holz — — — so viel] theuerer verkaufen konnte, und es ihm wenig daran lag, wer ihm das Holz gut bezahlt.

Bis itzt wird noch der Holzhandel wie vor der Veränderung der Dinge ungestört getrieben, und in so lange keine Störung erfolgt, möchte irgend eine Anfrage, oder besondere Convention noch zur Zeit voreilig scheinen.

Dieß sind die Schiffarthsverhältnisse auf dem Necker, welche auf höchsten Befehl vom 11. X^ten^ gehorsamst einsende, mit tiefster Verehrung harrend

Eberbach unterthänig-
27. X^ten^ 1802. Gehorsamster.

Amt Eberbach erstattet unter dem 27. X^ten^ ausführlich gutachtlichen Bericht die Neckarschiffarth betreffend auf höchsten Befehl vom 11. sub. pres. 14. X^ten^

Hochfürstlich-Leiningische
Commission.

18.

Provisorische Gildeordnung für die Neckarschiffer 1810.

Neckargemündt d. 23. August 1810.
Praesentibus
Oberamtmann Herrn Riedel
Brudermeister Odenwald
Keßler
Schelch
Gerichtsleute Heinrich Schmitt
Benjamin Heuß
Jacob Fridrich
Johannes Dörrschuck

Digitized by Google

Jakob Odenwald
Johannes Stumpf
Peter Hormuth

Bei dem heute fortgesetzten Brudertag wurden in Gemäsheit verehrlichen Rescriptes des großh. hochl. Directoriums des Neckarkreißes vom 3. v. M. die Brudermeister und Gerichtsleute in ihrem Gutachten über die innere Organisation der Neckarschiffer Gilde vernommen.

§ 1.

Zuerst erinnerte Man von Amtswegen, ob es nicht räthlich sey, die Glieder der Gilde in 3 Klassen zu theilen, nemlich nach ihrer Qualität und Transport Befugniß.

Samtliche Vorstands Personen und Deputirte äußerten hierauf: nicht alle Fahrzeuge der Hümpler seyen von gleicher Größe und Ladungsfähigkeit, und auch nicht alle Nachenführer. Nach dieser Ladungsfähigkeit könnten vielleicht 15 und noch mehrere Klassen herauskommen. So wie es nun unthunlich sey, und zu Jnconvenienzen führen würde, wenn man die Gilde Glieder in so viele Classen theilte, eben so wenig wäre ein Grund vorhanden oder erheische das Beste der Bruderschafft, sie in 3 Classen zu theilen. Im Grunde wären es nur 2 Classen von Fahrzeugen, nemlich Humpler Nachen und zweibordige Nachen, Hümpler und Nachenführer, die etwas geringerer oder stärkerer Ladungsfähigkeit verschlage nichts und könne nicht in Betracht kommen. Sie wünschten daher auch alle insgesamt, da die eigentlichen Schiffer in die Rheingilde übergetretten seyen, daß die Neckarschiffergilde in 2 Klassen, nemlich in jene der Hümpler als die erste und in jene der Nachenführer als die zweite Classe eingetheilt werde.

§ 2.

Die Vorsteher und Gerichtspersonen, welche Hümpler sind, schlagen vor, daß der ersten Classe, nemlich den Hümplern gestattet werde,

a) alles Fuhrwerk auf dem Neckar zu treiben, und
b) ihnen ausschließlich vorbehalten bleibe die Kaufmanns Güter auf diesem Strom zu verführen, und zwar jene, die in Mannheim und Heilbronn geladen werden nach einer Umfahrts Ordnung, die sich nach dem Alter der Annahme richtet, dann
c) Reisende und deren Effecten, wenn Solche an einem Orte des Neckars verladen worden, auch auf den Rhein zu verbringen und auf diesem Strom Brennholz, Bau Materialien und rohen Gips zu verführen.

Die Nachenführer, nemlich jene Deputirte, welche zu dieser Classe gehören, sind mit diesem Auftrag der Hümpler nicht ganz zufrieden,

Digitized by Google

sie bemerken, daß seit der Bestehung der Bruderschaft ihre Anzahl sich außerordentlich vermehrt habe, ihre Fahrzeuge gegenwärtig auch größer seyen und mehr Ladungsfähigkeit hätten, daß sie jedoch auch leben wollten, und in einem andern Gewerbe ihren Unterhalt nicht finden könnten und daß ihnen der bisher blos gestattete Transport von rohem Gips, Brennholz, Baumaterialien ihren Unterhalt nicht gewähre, und sie, wenn ihnen nicht mehr erlaubt würde, zu Grunde gehen müßten. Sie verlangen daher, daß den Nachenfahrern nachgegeben würde, Kaufmanns Güter in geringer Zentnerzahl in Mannheim und Heylbronn zu verladen und solche nemlich die zu Heilbronn geladene wenigstens bis Neckergemünd, und die zu Mannheim geladene wenigstens bis Neckarelz zu verführen, wodurch auch das Comerce befördert würde, und dem ihnen zugehende Vortheil den Hümplern keinen Nachtheil brächte, Indem der fall gar oft einträte, daß die Humpler in Mannheim und Heilbronn wegen Mangel an hinlänglicher Ladung sich lange aufhalten müssen, die Güter liegen blieben, oder alsdann zu Land Transportirt würden, wo dann der Transport den Humplern sowohl als den Nachenführern entgehe. Gegen dieses Verlangen der Nachenführer bemerken die Vorstandspersonen und Deputati, welche Hümpler sind: zu Mannheim und Heilbronn wäre schon dafür gesorgt, daß die Kaufmannsgüter so schleunig wie möglich befördert würden, indem der Hümpler, wenn der Fall dringend sey, auch mit einer Ladung von 150 Zentner fahren müsse. Würde den Nachenführern erlaubt werden, Kaufmanns Güter auch nur in geringer Anzahl zu transportiren, so würden diese, da ihre Anzahl groß sei, die Güter theilen, und zwar in geringer Zentnerzahl jeden Nachen beladen, wobei sie, da sie keine so große Kosten auf ihr Geschirr zu verwenden hätten, immer ihren Vortheil fänden, am Ende würden keine Kaufmanns Güter für die Hümpler mehr übrig blieben. Wollte man auch allenfalls darin ein Auskunfts Mittel suchen, den Nachenführern Ladstationen zwischen Mannheim und Heilbronn zu gestatten, so würden die Kaufleute die Güter per Axt von Mannheim oder Heilbronn den Nächlern auf diese Zwischen Ladstationen zuführen, weil dieselbe immer, da die Nachenführer die Güter wohlfeiler führen würden, und könnten, hiebei ihren Vortheil hatten, und so wäre denn dem Unterschleif zum Nachtheil der Hümpler die beste Gelegenheit in Handen gegeben, und die Hümpler würden hierdurch den Nachenführern ganz gleich gestellt, wo doch dieselben ein ungleich größeres Capital auf ihr Fahrzeug verwenden, und noch obendrein für die Bewahrung und richtige Überlieferung der Kaufmanns Güter Caution stellen mußten, ihr Gewerb auch weit höher als der Nachenführer verschätzt seyen.

Eine Vereinigung beider Theile in diesem Punkt war nicht zu er-

Digitized by Google

zielen. Ferner wurden einhellig von den Brudermeistern und sämtlichen Gerichtsleuten folgende Artikel vorgeschlagen.

§ 3.

Der zweiten Classe, nemlich den Nachenführern soll erlaubt sein der ersten Classe als Leichtschiffer zu dienen, sodann auf dem Neckar rohen Gipps, Brennholz, Baumaterialien, Haußrath, altes Eißen zu transportiren und Brennholz und Baumaterialien, dann rohen Gipps auf den Rhein zu verführen.

§ 4.

Zur ersten Classe nemlich jener der Hümpler eignen sich alle bisherige Hümpler, welche nachweisen können, daß sie Eigenthümer eines in gutem Zustand befindlichen, für die Bestimmung dieser Classe geeigneten Fahrzeuges und seiner Geräthe sind, daß ihr Fahrzeug eine Ladungsfähigkeit von 450 Zentner zu Berg, und 800 Zentner zu Thal habe, daß sie mit Einschluß ihres Fahrzeugs und dessen Geräthe ein Vermögen von wenigstens 1500 fl. besizen, daß sie die Fähigkeit inne haben, selbst das Schiff als Steuermann zu führen, und mit Behandlung der Güter sowohl als deren ordentlichen Empfang und Ablieferung umzugehen wissen, daß sie zu Sicherung des Handelsstandes für die richtige Überlieferung der Waare in quanto und quali eine gewöhnliche Caution unter Verhypothezirung liegender Gründe von 500 fl. stellen, daß sie endlich noch keine Handlung verübt haben, die ihnen das Zutrauen des Handelsstandes entzogen hat.

§ 5.

Zur zweiten Classe, nemlich der Nachenführer, werden zugelassen die bisherigen Nachenführer, die nachzuweisen vermögen, daß sie ein eigenthumliches für die kleine Schiffarth geeignetes Fahrzeug und dessen Geräth besizen, und ihre Aufführung noch nicht Anlaß zu gegründeten Beschwerden gegeben habe; daß ihr Fahrzeug 150 Zentner zu berg und 300 Zentner zu Thal trage, daß sie ein Vermögen von wenigstens 250 fl. besizen.

§ 6.

Ohne diese Qualitäten soll künftig kein neues Glied in die eine oder die andere Classe der Gilde aufgenommen werden, und ob die gegenwärtigen Glieder die in vorstehenden beiden §§ bemerkten Qualitäten besizen soll von dem Amt und Bruderschaffts Vorstand genau untersucht, und die sich nicht dazu eignen sollen von der betreffenden Classe ausgeschlossen werden, bis sie sich gehörig qualifizirt haben.

Digitized by Google

§ 7.

Sollte jetzt oder in der Folge der Fall eintretten, daß ein Schiffer, der übrigens alle zur Aufnahme in die erste Classe erforderliche Eigenschaften besäße, nicht die oben erwähnte Caution stellen könnte, so kann er in die 2te Classe aufgenommen werden, sollte ihm aber auch das zu dieser Classe geeignete Fahrzeug fehlen, so soll derselbe ein Patent als Setzschiffer erhalten, das ihm die Befugniß giebt, an der Stelle derjenigen Mitglieder zu fahren, welche durch giltige Ursachen verhindert sind, selbst ihren Dienst zu verrichten, damit die Fahrzeuge immer mit guten verständigen Schiffleuthen versehen sind. Diese Setzschiffer sollen zugleich angewiesen werden, den Dienst für die Witwen zu versehen, wie dies der folgende Artikel bestimmen wird.

§ 8.

Die Witwen der Schiffer, welche bisher die Schiffarth betrieben haben, geeignete Fahrzeuge und die sonstigen Qualificationen besitzen, können in die Gilde aufgenommen werden, müssen aber den Dienst durch die in dem vorhergehenden Artikel bezeichneten Setzschiffer versehen lassen, haben sie jedoch einen Sohn, den der Gilde Vorstand als hinlänglich fähig zur Führung eines Fahrzeugs erklärt, so kann dieser die Stelle des Setzschiffers auf dem Fahrzeug seiner Mutter vertretten.

§ 9.

Da gegenwärtig die Zahl der Gilde Glieder sehr übersezt ist, so sollen keine neue mehr aufgenommen werden, bis die erste Classe, nemlich jene der Hümpler sich auf 90 und jene der Nachenführer sich auf 160 vermindert haben wird.

§ 10.

Die Zulassung fernerer Mitglieder, nemlich die Aufnahme von Neuen, soll nach folgender Ordnung geschehen:

In die erste Classe:

a) Diejenigen die bei gegenwärtig erneuerter Einrichtung der Gilde einsweilen in die zweite Classe aufgenommen oder als Sezschiffer angestellt worden, oder ferner aufgenommen und angestellt werden (siehe § 7) nachdem sie die zur Aufnahme in die erste Classe erforderlichen Mittel werden erworben haben.

b) die Söhne der Schiffer I. Classe, wenn sie die Schifferei Ordnungsmäßig erlernt und die in der neuen Gild Ordnung vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt haben, worunter auch die Söhne der lit. a bemerkten begriffen sein sollen.

Digitized by Google

c) diejenigen fremden, die nach Vorschrift besagter Ordnung die Schifferei bei einem in der I. Classe stehenden Schiffer erlernt haben, und die vorgeschriebenen Qualificationen besizen.

d) die Schiffer 2. Classe nach dem Annahms Alter wenn sie Fähigkeit und Mittel besizen, die vorgeschriebenen Bedingungen zu erfüllen.

In die II. Classe

a) Söhne der Schiffer dieser Classe, welche die Bedingungen als Lehrlinge und Geselle erfüllt haben, und überhaupt die Aufnahms Erfordernisse besitzen.

b) diejenigen, die bei einem Schiffer 2. Classe die Schifferei erlernt und das Vorschriftmäßige geleistet haben.

§ 11.

Als unmittelbaren Vorstand sollen jeweils angeordnet werden zwei oder drei brudermeister nach Gutfinden Sr Königl. Hoheit des Großherzogs als oberster Herr des Neckars und sechs oder sieben Gerichtspersonen oder Deputirte, wovon einer immer aus den Großh. hessischen Orten Hirschhorn und Neckarsteinach genommen werden muß. Diese werden von den Gildegliedern aus ihrer Mitte gewählt und die tauglichsten hievon, nemlich von den gewählten von dem mit der Leitung der Schiffahrts Angelegenheiten gdgst. beauftragten Amte bestättigt.

Sie beschäftigen sich

1) mit Einschreibung der Verträge über die Aufnahme in den Lehr- und Gesellenstand,
2) mit Ertheilung der Zeugnisse für die Lehrlinge und Gesellen, welche ihre Zeit bestanden haben,
3) mit der Prüfung der letzten ehe sie aus einer Gesellen Classe in in die andere tretten,
4) mit der Prüfung der aufzunehmenden Meister rücksichtlich ihrer Fähigkeiten,
5) mit den Streitigkeiten, welche sich mit den Schiffsmeistern in Hinsicht der Rangfahrts Ordnung oder sonst, und zwischen diesen oder ihren Lehrlingen oder Gesellen erheben, im weege der Güte, und verweisen sie bei fruchtlosem Versuch derselben an das Amt. Sie entscheiden Streitigkeiten, deren Gegenstand den Werth von 10 Gulden nicht übersteigt, doch so, daß die Berufung hievon an das Amt statt hat.
6) Sie verkünden die durch das Amt ihnen zugehenden landesherrlichen Verordnungen und Verfügungen der landesherrlichen hohen

Digitized by Google

Behörden und sorgen zunächst, daß diese und die amtlichen Weisungen pünktlich befolgt werden.

7) Sie sorgen hauptsächlich, daß die Gilde Ordnung in allen ihren Theilen genau befolgt werde und machen, wenn dagegen gehandelt wird, sogleich dem Amt hievon die Anzeige.

8) Sie wahren so viel an Ihnen ist das Beste des Vereins und die Rechte Sr. K. Hoheit als obersten Herrn des Neckars.

9) Der zu Neckargemündt in dem Amtsiz wohnende Brudermeister verwaltet die Casse der Gilde, er zieht alle Gelder ein, und bestreitet die Ausgaben, darf jedoch ohne Anweisung des Schiffahrts Amts nichts auszalen.

10) Die Brudermeister sind von den Baukosten frei und jeder von ihnen, sowie jeder Gerichtsmann hat für seine Bemühungen (außerordentliche und mit Ausgaben verbundene ausgenommen) jährlich zehen Gulden zu beziehen vorbehaltlich jedoch der künftig nötig findenden Minder- oder Mehrung. Der Brudermeister, welcher Rechner ist, bezieht überdies von den Geld-Einnahmen ausschließlich der Beiträge von den Floßen von jedem hundert Gulden des ersten Tausend drei, von jedem weiteren Einen Gulden. Von den Floßgeldern werden sechs Kreuzer Zählgelder p. Gulden bewilligt, wovon der Rechner und Erheber vier Kreuzer, und der Kontrolleur, gegenwärtig der Brudermeister in Eberbach, zwei Kreuzer zu beziehen hat.

§ 12.

Der Vorstand und samtliche Gilde Glieder werden bei ihrer jeweiligen Aufnahme mittels Eides oder feyerlichen Handgelübdes Treu und Gehorsam Sr K. Hoheit dem Großherzog zu Baden als obersten Herrn des Neckars, Wahrung höchst dessen Gerechtsame, Befolgung der Gilde Ordnung und aller desfalls ergehenden weiteren Verfügungen, Wahrung des Besten des Gildevereins geloben und der Vorstand dies Gelöbnis noch auf die ihm obliegenden besonderen Pflichten ausdehnen.

§ 13.

Sämtliche Gildeglieder sollen vor allem mit guten Schiffen und Geräthe bereit sein, Sr K. Hoheit dem Großherzog zu Baden als obersten Herrn des Neckars zu dienen, und auf Erfordern, wohin sie verlangt werden, zu folgen.

§ 14.

Keiner soll aufgenommen werden, der nicht drei Jahre bei einem Hümpler oder Nachenführer das Gewerb gut erlernt hat, jeder Lehrjung, der Sohn eines Schiffmanns ausgenommen, muß aufgedingt und eing-

Digitized by Google

schrieben werden. Nach vollbrachten Lehrjahren wird jeder ohne Ausnahme losgesprochen, und in das Gesellenbuch eingeschrieben. Sowohl beim Aufdingen als Lossprechen wird jedesmal für das Einschreiben dreißig Kreuzer Gebühr bezahlt.

§ 15.

Kein Jung soll während der Lehrzeit von einem andern als seinem Lehrmeister und kein Knecht während der bedungenen Arbeitszeit von einem andern Meister in Arbeit aufgenommen werden, bei Strafe von zehn Gulden, die halb gnädigster Herrschaft und halb der Zunft zuzuweisen ist, für denjenigen Schiffmann der solchen aufnimmt, vorbehaltlich der dem ersten Schiffmann noch zu leistenden Entschädigung.

§ 16.

Keinem Knecht oder Gesellen soll erlaubt sein bei einem Meister wochenweiß zu arbeiten, als wodurch den ärmeren Meistern, die sich und ihre Familien in Taglohn ernähren müssen, die Nahrung entzogen wird, sondern jeder verbunden sein, sich auf ein halbes oder ganzes Jahr bei einem Meister zu verdingen, unter angemessener Strafe.

§ 17.

Jedes Gildeglied kann nur in einer Classe sein, und darf nur ein Geschirr führen. Läßt sich einer begehen, doppeltes Geschirr zu führen, so soll er das zweitere gleich abschaffen und in eine Strafe von zwanzig Reichsthaler halb gdgstr. Herrschaft und halb der Bruderschaft gehörig verfallen sein.

§ 18.

Gegenwärtig solle die Fracht von Kaufmannsgütern ausschließlich des Gränzzolles, jedoch einschließlich des Zolls und Krahnengelds zu Berg von Mannheim bis Heilbronn p. Ctr. mit 28 Kr., und zu Thal von Heilbronn bis Mannheim mit 20 Kr., von Hopfen, Wolle überhaupt von leichter Waare mit einer weiteren Zulage 6 Kr. p. Ctr. erhoben werden.

Bei zollfreien Gütern soll der Schiffmann sich zu einer billigeren Fracht bestehen. Geht die Fahrt nur von Mannheim bis Neckargemündt so ist die Helfte, von Mannheim bis Eberbach $^2/_3$, von Mannheim bis Neckarelz die ganze Fracht zu Berg bis Heilbronn zu beziehen.

Geht sie von Heilbronn zu Thal so ist bis Eberbach die halbe, bis Neckargemünd $^2/_3$ und bis Heidelberg die ganze Thalfracht bis Mannheim zu beziehen. Wann zur Winterszeit die Schiffer in Fortsetzung ihrer Fahrt durch den Eisgang gehindert werden, und sie erreichen noch sowohl in der Bergfahrt von Mannheim aus, in der Thal-

Digitized by Google

fahrt von Heilbronn den Platz Neckargemündt, so gebührt ihnen die Fracht bis Heilbronn respec Mannheim.

§ 19.

Die Schiffer und ihre Gesindte sollen von dem, was ihnen zur Verführung anvertraut wird, nichts verwahrloßen, entwenden, verfälschen oder beschädigen, sondern es getreulich verwahren, und richtig in dem Zustand und Quantität, wie sie es empfangen haben, an Ort und Stelle abliefern bei nahmhafter Herrschaftsstrafe und dem Ersatz des durch Abgang oder Deterriarirung verursachten Schadens.

§ 20.

Keiner soll dem andern einen Nachen oder sonstiges Geschirr oder Schiffsgeräthe ohne des Eigenthümers Erlaubniß wegnehmen oder wegführen, bei zehen Gulden Herrschaftsstrafe. Wer aber dem andren ein solches Geschirr oder Geräthe gar vorsezlich entwenden würde, soll angemessene Straffe des Diebstahls zu gewarten haben.

§ 21.

Sollte ein Schiff oder Nachen zum Transport von Gütern, Materialien etc. unbrauchbar werden, so ist es dem Eigenthümer untersagt, solches im Neckarthal zu verkaufen, andernfalls wird dieses und jenes Glied der Gilde, welches ein solches ruinirtes Geschirr kauft mit einer angemessenen Herrschaftsstrafe belegt werden, auch verboten sein, mit diesem Geschirr auch nur das Mindeste zu transportiren.

§ 22.

Wenn ein Kauf- oder Handelsmann oder sonstiger Eigenthümer von Gütern, Materialien etc. wegen dem Transport mit einem Gildegliedschen einen Contract abgeschlossen hat, oder in Akkord steht, so soll ein anderes Gilde Glied nicht befugt sein, in des Ersteren Accord einzustehen, und ihm die Fracht zu verstümpeln, bei Vermeidung einer Strafe von zehen Reichsthalern, und auch einer höhern nach der Größe der Fracht welche halb gnädigster Herrschaft und halb der Gilde zufallen soll, über dies soll er gehalten sein, demjenigen Schiffmann, welchen er hierdurch um die Fracht bringen wollen soviehl zu zahlen als er selbst an Fracht erhält, und die verursachten Kosten zu erstatten.

§ 23.

Es soll kein Schiffmann mehr Ladung akkordiren, als er selbst mit seinem eigenen Geschirr führen kann. Kann er das ihm anvertrauet werden wollende nicht alles führen, so soll er es einem andern

Digitized by Google

Gildeglied überlassen, hierüber mit dem Eigenthümer einen Transports-Accord abschließen. Es soll mithin auch keiner der kein eigenes Geschirr hat, sich unterfangen, eine Ladung zu akkordiren, und sie einem andern zu vermakeln. Dies alles bei zwanzig Reichsthaler halb gnädigster Herrschaft, und halb der Bruderschaft zu entrichtender Strafe.

§ 24.

Die Nachenführer sollen nichts verführen, was ihnen gegenwärtige Ordnung nicht bewilliget, unter jedesmaliger Strafe von fünf Gulden halb gnädigster Herrschaft und halb der Bruderschaft gehörig.

§ 25.

Es ist ofter geschehen, daß besonders bei kleinem Wasser die Schiffleute die Fahrten und Weege im Neckar verwüsteten, indem sie ihr Geschirr zuweilen überladen, und wenn sie an niedere Stellen kamen, Mauersteine etc. zum Theil über Bord werfen, wodurch sie den nachfahrenden Schiffleuten merklichen Schaden zufügten. Dies abzustellen, wird schärfstens untersagt, mehr nicht zu laden, als das Fahrzeug ertragen und der Strom allenthalben forttreiben kann. Der hiegegen handelt soll zehen Gulden Strafe, wovon gdgstr. Herrschaft die Hälfte und die Hälfte die Bruderschaft zu beziehen hat erlegen und den verursachten Schaden ersezen.

§ 26.

Die Fischer sollen mit Belegung der Angel, Legschiff, Reißen und andere Instrumente auch mit Fischwehren Weeg und Steeg nicht verwüsten, und den Strom und die Weeg nicht versperren, dieselbe daher über die gewöhnliche Zeit und außer den gewöhnlichen Orten nicht gebrauchen und anlegen, bei angemessener halb gnädigster Herrschaft und halb der Bruderschaft gehöriger Geldstrafe.

§ 27.

Die Hümpler und Nachenführer sollen bei den Zollstätten sich bescheiden und höfflich betragen, das zu verzollende Gut pünktlich getreulich angeben und die Zollgebühr in guter gangbarer Münz erlegen, unter angemessener und was die Zolldefraudation betrifft, unter der in den Landesgesezen hierauf schon gesezten Herrschaftstrafe.

§ 28.

Um Unglück zu verhüten, soll jeder beladene Humpelnachen zehen Zoll, jeder zweibördige Nachen acht Zoll, jedes Windbord fünf Zoll Bord über Wasser haben, bei Strafe von fünf Gulden für jeden

Digitized by Google

tiefer gehenden Hümpel und zweibördigen Nachen und bei drei Gulden für jedes Windbord. Diese Strafe soll bei wiederholtem Vergehen verdoppelt werden. Von der Strafe soll dem Denunciant Ein Viertel und die übrigen drei viertel halb gnädigste Herrschaft und halb der Bruderschaft beziehen.

Zur Bestreitung der Ausgaben der Gilde soll

§ 29.

Bei der Annahme ein Humpler der kein Schiffmanns Sohn ist . . . . . 20 fl. — Kr.

Ein Hümpler, der ein Schiffmanns Sohn ist oder eine Meisterstochter oder Witwe heurathet . . . . . 10 » — »

Ein Nachenführer, der in die Classe der Hümpler übertritt . . . . . 10 » — »

Ein neu angenommener Nachenführer, der kein Schiffmannssohn ist . . . . . 10 » — »

Der Sohn eines Nachenführers oder der eine Schiffmannstochter oder Witwe heurathet, wenn er als Nachenführer aufgenommen ist . . . . . 5 » — »

zur Geld Cassa erlegen.

§ 30.

Ferner soll jedes Mitglied der Gilde jährlich an Leggeld bezahlen und zwar

Ein Humpler . . . . . — » 30 »

» Nachenführer . . . . . — » 15 »

§ 31.

Zur Bestreitung der Neckarbaukosten hat jedes Gildeglied jährlich einen Beitrag zu entrichten, der auf dem jeweils abzuhaltenden Brudertag von dem die Aufsicht und Leitung der Gilde führenden Großh. Amt und Gilde Vorstand nach Bedürfniß reguliert wird. — Die zweite Classe nemlich die Nachenführer zahlen immer nur die Helfte des Beitrags der ersten Classe, nemlich der Hümpler. Die Heidelberger Schiffer, welche in der Rheingilde sich befinden und mit ihren Schiffen nach Heidelberg fahren, haben, und zwar jeder jährlich 4 fl. die jedoch wenn sich die Baukosten merklich erhöhen sollten, erhöht werden können zu entrichten. Die Holzgewerber und Flößer, welche mit ihren Floßen den Neckar befahren haben ebenfalls einen verhältnißmäßigen Beitrag, wie bisher, zu entrichten, der auf dem Brudertage auf das Stück für jedes Hollanderfloß und auf das Gestör für jedes Tannenfloß regulirt werden wird.

Digitized by Google

Ebenso sollen auswärtige Schiffer, die allenfalls den Neckar mit erlaubten Waaren (Reißenden und deren Effecten) befahren wöllen, jedesmal für jedes Fahrzeug, wenn sie uber die Mannheimer Brucke heraufahren 4 fl. —, bis Neckargemündt 6 fl. — und bis Eberbach 8 fl. — zahlen, zu deren Empfang respèe der Hafenmeister in Mannheim, der Gildegerichtsmann in Heidelberg, die Brudermeister zu Neckargemündt und Eberbach werden beauftragt werden.

§ 32.

Den Rheinschiffern ist's verboten, mit Ladung auf dem Neckar zu fahren; ausgenommen Reißende und deren Effekten, auch dürfen sie das Markschiff zwischen Mannheim und Heidelberg führen, in welchem Fall sie aber verhältnißmäßig zu den Neckarbaukosten beitragen müssen.

§ 33.

Jährlich und zwar im Winter, wo die Leute an ihrem Gewerb nichts versäumen soll ein Gilde oder Brudertag unter dem Vorsiz des die Leitung der Gildegeschäfte führenden Amts zu Neckargemündt abgehalten werden, wo die Brudermeister und Gerichtsleute in Person und so ebenfalls die übrigen Gildeglieder wenn sie keine gültige Verhinderungs Ursache nachweisen zu erscheinen haben.

An diesem Brudertag soll die Gilde Ordnung jedesmal bekannt gemacht, die Gilde Rechnung abgehört, der Beitrag fürs künftige Jahr regulirt, die Ruge aller dieser Ordnung zuwider laufender Frevel vorgenommen, was zum Besten der Gilde vorzunehmen ist, vorgetragen und deßfalls das nötige vorgekehrt werden.

Jedes Gildeglied soll gehalten sein die wahrgenommenen Vergehungen gegen diese Ordnung am Brudertag anzuzeigen, bei Vermeidung einer angemessenen Strafe, wenn Er einer geflissentlichen Verheimlichung überwiesen ist.

§ 34.

Nach abgehorter und adjustirter Gilde Rechnung soll jedesmal der herrschaftl. Gefällverwaltung Neckargemündt ein fidimirter Auszug aus derselben, und der gdgstn. Herrschaft gebührende Straf Antheil zugestellt werden.

§ 35.

Seiner Kön. Hoheit dem Großherzog zu Baden als oberstem Herrn des Neckars bleibt die nach der Zeit Umständen nötig findende Änderung dieser Ordnung vorbehalten.

Hiernach bemerkten Brudermeister und Gerichtsleute, daß sie bezüglich auf die Gilde-Ordnung nichts mehr zu erinnern hätten.

Digitized by Google

19.

Auszug aus der Wiener Congreß-Acte 1815.

Wiener Congreß-Acte v. 9. VI. 1815.[1]

Art. 117. Navigation du Rhin, du Necker etc. etc.

Les réglemens particuliers relatifs à la navigation du Rhin, du Necker, du Mein, de la Moselle, de la Meuse, et de l'Escaut, tels qu'ils se trouvent joints au présent acte, auront la même force et valeurs, que s'ils y avoient été textuellement insérés.

Articles concernant la navigation du Rhin.[2]

Art. 1. Liberté de la navigation.

La navigation dans tout le cours du Rhin, du point où il devient navigable jusqu' à la mer, soit en descendant, soit en remontant, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, en se conformant toutefois aux réglemens qui seront arrêtés, pour la police, d'une manière uniforme pour tous et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations.

Art. 7. Entretien des chemins de halage.

Chaque état riverain se charge de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire eprouver aucun obstacle à la navigation.

Art. 19. Abolition des droits de relâche.

Les droits d'étape ayant été supprimés par l'art. 8 de la convention du 15 aout 1804, la même suppression est étendue actuellement aux droits que les villes de Mayence et de Cologne exercent sous le nom de droits de relâche, d'échelle ou de rompre charge (Umschlag), de façon qu'il sera libre de naviguer sur tout le cours du Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à son embouchure dans la mer, soit en remontant, soit en descendant, sans qu'on soit obligé de rompre charge et de verser les chargements dans l'autres embarcations dans quelque port, ville ou endroit que cela puisse être.

Articles sur la navigation du Neckar, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut.[3]

Art. 1. Liberté de la navigation.

La liberté de la navigation, telle qu'elle a été déterminée pour le Rhin, est etendue au Neckar, au Mein, à la Moselle, à la Meuse et à

[1] Klüber VI, 89 ff. — [2] Klüber 257 ff. — [3] Klüber III, 245 ff.

Digitized by Google

l'Escaut, du point où chacune de ces rivières devient navigable jusqu'à son embouchure.

Art. 2. Droits d'étape.

Les droits d'étape ou de relâche forcée sur le Neckar et sur le Mein, seront et demeureront abolis; et il sera libre à tout batelier qualifié de naviguer sur la totalité de ces rivières de la même manière que cette liberté a été rétablie par l'art. 19 sur le Rhin.

Art. 3. Péages du Neckar et du Mein.

Les péages établis sur le Neckar et le Mein, ne seront pas augmentés. Les gouvernements ce-possesseurs de la rive promettent, au contraire, de les diminuer dans le cas qu'ils excéderaient actuellement les tarifs en usage en 1802 jusqu'au taux de ces tarifs.

Ils s'engagent également à ne point gêner la navigation par de nouvelles impositions quelconques et se réuniront, aussitôt que possible, pour convenir d'un tarif aussi analogue à celui de l'octroi sur le Rhin que les circonstances le permettront.

Art. 5. Chemins de halage.

Les états riverains des rivières indiquées à l'art. 1 se chargent de l'entretien des chemins de halage et des travaux nécessaires dans le lit des fleuves mêmes, de la manière que cela a été arrêté à l'art. 7 pour le Rhin.

Art. 6. Egalité des droits.

Les sujets des états riverains du Neckar, du Mein et de la Moselle, jouiront des mêmes droits pour la navigation sur le Rhin, et les sujets prussiens pour celle sur la Meuse, que les sujets des états riverains de ces deux dernières rivières en se conformant toutefois aux réglemens établis.

20.

Neckarschiffahrts-Tour-Ordnung 1829.

Neckar Gemündt 5. Sept. 1829.

Auf die frühere Anzeige des Neckar-Tourschiffer-Vorstandes, daß das ganze Schiffahrts Wesen in der größten Unordnung sey und daß nunmehr wegen dem neuen Wasser Zoll Tarif sämtliche Tourschiffer als auch der Handels Vorstand zu Mannheim den Wunsch äußere daß wiederum eine Ordnung in der Neckar Schiffahrt hergestellt werde, hatten sich nachbenannte Personen hier eingefunden, mit welchen folgendes verabredet worden, und zwar

Digitized by Google

a) von Seiten des Handelsstandes zu Mannheim, die Handelsleute Andriano und Scholli

b) von Seiten der Schiffahrt Brudermeister Keßler und Gerichtsmann Heuß von Haßmersheim. Die Schiffer-Gerichtsleute Hormuth und Haffner von Heidelberg und die Schiffer Schwarz, Walter und Schmitt von Neckargemündt.

Die Deputirten vom Handelsstand in Mannheim zeigten an — daß es der allgemeine Wunsch seye, daß die Kaufmannsgüter so wie in früheren Jahren auch fernerhin in der Tour von den Neckarschiffern von Mannheim nach Heilbronn verführet werden sollen, und deßwegen müsse man darauf bestehen, daß dieses Geschäft nur solchen Schiffern anvertraut werde, welche die gesetzliche Caution gestellt haben. Hiedurch wurde man veranlaßt, die vorliegende Cautions-Urkunde zu untersuchen, und man hat gefunden, daß nur noch fünfzig als gültig beibehalten werden können.

Hierauf wurde man über folgende Puncte einig:

1) Es solle eine Tourfahrt fernerhin beibehalten werden, welche ihren Anfang nehmen solle, sobald das großherzogl. Kreis-Directorium auch über folgendes die hochgefälligste Bestätigung werde ertheilt haben.

2) Ladung:

a) zu Thal soviel der Schiffer zum Einladen in Heilbronn bekommt;

b) zu Berg; in Mannheim darf der Schiffer nicht mehr als 500 Centner einladen; sollte aber ein Überschuß von 100 Centner oder mehr vorhanden seyn so solle solcher unter die Schiffer, die eingeladen haben, vertheilt werden, damit er nicht liegen bleibe. Besonders aber solle darum nachgesucht werden, daß der Haffenmeisterei verbotten werde, ein stärkeres Quantum einzuladen. Sollten auch nur 450 Centner vorhanden seyn, so muß der Schiffer, an dem die Tour ist, auch diese 450 Centner einladen. Der Neckarschiffer aber ist beim Einladen in Mannheim zuerst zu begünstigen, weil er sein Schiff in Heilbronn beistellen und am Samstag abfahren muß.

3) Zu Erzielung einer guten Ordnung solle darum nachgesucht werden, daß es der Haffen-Meisterei verboten werde, einen anderen Schiffer einzuladen, als denjenigen Neckarschiffer, an dem die Tour ist, so wie überhaupt alle Güter die in Mannheim eingeladen und nach Heilbronn bestimmt sind, nur durch die Tourschiffer dahin gebracht werden sollen.

4) Fracht:

a) zu Thal 11 Kr. nebst Zollvergütung;

Digitized by Google

b) zu Berg 12 Kr. nebst Zollvergütung und zwar insolange, bis die Schifferschaft im Besitz der Wasser-Zolltarife ist und alsdann eine weitere Vereinbarung darüber getroffen werden kann.

5) Die dermalen vorhandene Anzahl von Tourschiffern beläuft sich auf 50 und weil ein jeder von diesen eine Caution von 500 fl. gestellt hat, so solle keinem anderen Schiffer als einem Tourschiffer eingeladen werden.

6) Weil es sich früher öfters zugetragen, daß sich Schiffleute mehrere Veruntreuungen an dem ihnen anvertrauten Gut erlaubt hatten, so solle, um diesen Diebereien künftighin nachdrücklich zu steuern und dem Handelsstand mehr Sicherheit zu verschaffen, ein jeder Handelsmann verbunden seyn, sobald er eine solche Veruntreuung bemerket, der betreffenden Obrigkeit zur Bestrafung des Schiffers allsogleich die Anzeige zu machen, und sobald der Schiffer des Diebstahls überwiesen und bestraft ist, so solle er auch noch in der Liste der Tourschiffer gestrichen werden.

7) Keinem Tourschiffer ist erlaubt seine Tourfahrt an einen andern zu verkaufen und derjenige der eine solche kauft solle fünfzig Gulden Strafe in die Neckar-Gildekasse bezahlen.

8) Keinem Schiffer ist es erlaubt zu einer anderen Zeit als zu derjenigen, zu welcher die Tour an ihm ist, directes oder indirectes Gut einzuladen und zwar bei Vermeidung von 50 fl. Strafe.

9) Der Haffenmeisterei sowohl als dem Handels-Vorstand in Mannheim und Heilbronn sollen Verzeichnisse über die Tourschiffer zugestellt werden, damit entnommen werden kann, an welchem Schiffer die Tour ist.

21.
Rheinschiffahrts-Acte 1831.
(Auszug.)

Art. 42. Da die Rheinschiffahrt viele Erfahrung und Ortskenntnis erfordert, so werden zu deren Ausübung nur erfahrene Schiffspatrone oder Führer zugelassen, welche sich über ihre in diesem Stücke erworbenen Kenntnisse vorher ausgewiesen haben. — Wer jedoch einmal zur Rheinschiffahrt berechtigt war, bedarf über seine Fähigkeit keine weitere Nachweisung.

Jede Uferregierung wird die nötigen Maßregeln ergreifen, um sich von der Fähigkeit derjenigen zu versichern, welchen sie die Rheinschiffahrt vertrauet.

Das Patent, das hierüber dem Schiffspatron oder Führer von seiner Landesobrigkeit durch die hierzu verordneten Behörden ausge-

Digitized by Google

fertigt wird, giebt ihm das Recht von dem Punkte an, wo der Rhein schiffbar wird, bis ins Meer, und aus dem Meere bis an den gedachten Punkt die Schiffahrt in Gemäßheit der Bestimmungen der gegenwärtigen Ordnung auszuüben.

Unter der großen, intermidiären und kleinen Schiffahrt gilt deshalb kein rechtlicher Unterschied. Dergleiche Schifferpatente werden nur anerkannten Unterthanen der Rheinuferstaaten erteilt und die betreffenden Schiffe darin genau bezeichnet.

Art. 43. Der Schiffspatron oder Führer, welchem die Befahrung des Rheins verstattet ist, und welcher denselben befährt, darf nirgendwo gezwungen werden, wider seinen Willen zu löschen oder seine Ladung an Bord eines anderen Schiffes zu bringen. Daher sind alle Recht, Privillegien und Gebräuche die mit dieser Bestimmung direct oder indirect im Widerspruche stehen, und in den Rheinhäfen oder sonst wo in den Rhein bis in's Meer, entweder zum Vorteile einer Schiffergilde und um die unter ihnen hergebrachte Rangfahrt zu begünstigen, oder aus einem anderen Grunde hergebracht waren, ein- für allemal abgeschafft, und dürfen, unter welchem Namen es immer sei, nie wieder eingeführt werden.

Eben dasselbe gilt in Gemäßheit des Artikels 110 der Wiener Congreßacte und der ihr unter Nummer XVI angehängten Artikel auch von den mit dem Rheine in directer Verbindung stehenden Flüssen.

Art. 44. Alle bis jetzt noch bestehenden Schiffergilden und Zünfte sind aufgelöst.

Ihre Activa und Schulden werden mit Einwirkung der landesherrlichen Behörden, unter welchen sie ihren Sitz haben, liquidirt und die Schulden von den lebenden Mitgliedern berichtigt.

Was übrig bleibt ist gemeinschaftliches Eigenthum dieser Mitglieder, welche darüber, insofern es nicht früher auf eine gültige Weise zu einem anderen Zwecke bestimmt war, nach Willkür verfügen.

Art. 75. Die Zahl der Rheinschiffer — Patrone oder Führer — ist unbestimmt.

So fern ihnen das Recht eingeräumt wird auf den in den Rhein sich ergießenden Nebenströmen, als dem Neckar, dem Main, der Mosel und der Maas, ingleichen auch auf der Schelde die Schiffahrt auszuüben, sind gegenseitig auch die dortigen Schiffspatrone oder Führer auf dem Rheine zuzulassen.

Sie beweisen alsdann nur, daß sie auf einem dieser Nebenflüsse zur Schiffahrt berechtigt sind.

Art. 48. Die Frachtpreise und alle anderen Bedingungen des Transportes beruhen lediglich auf der freiwilligen Übereinkunft des

Digitized by Google

Schiffspatrons oder Führers und des Versenders oder dessen Committenten, und wie diese unter mehreren Schiffspatronen oder Führern ohne Rücksicht auf ihren Wohnort, die Wahl haben; so bleibt es dem Schiffspatrone oder Führer freigestellt, eine ihm angebotene Ladung auszuschlagen oder zu übernehmen.

Art. 49. Zwei oder mehrere Handelsstädte können gleichwohl mit einer beliebigen Anzahl Schiffspatrone oder Führer, die sie zu ihrem wechselseitigem Verkehre für nöthig erachten, Verträge auf eine bestimmte Zeit abzuschließen, hierin die Frachtpreise, die Zeit der Abfahrt und Ankunft und andere in ihrem Interesse liegende, mit keinem gebietendem oder verbietendem Gesetze im Widerspruche stehende Bedingungen feststellen und also eine Rangfahrt einführen, welche dem Handelsstande billige Frachtpreise und den Schiffspatronen oder Führern so oft sie in einen Hafen einlaufen, eine baldige Rückfracht sichert.

Art. 50. In den Städten, wo eine dergleichen Rangfahrt eingeführt wird, steht es jedoch jedem einzelnen Handelsmanne, so wie jedem Schiffspatrone oder Führer frei, an dieser Vereinigung Anteil zu nehmen, oder seinen Beitritt zu versagen. Handelsleute, sowohl als Schiffspatrone oder Führer, welche der Vereinigung einmal beigetreten sind, können, nachdem sie drei Monde vorher aufgekündigt haben, mit dem Ablauf jedes Calenderjahres wieder ausscheiden. — So lange ein Handelsmann zu der Vereinigung gehört, bleibt er verbunden, die Rangordnung zu beobachten und darf, dem Vertrage zuwider, seine Waaren, weder unter seinem eigenen noch unter einem fremden, zu dem Ende entlehnten Namen in ein anderes Schiff verladen; unbeschadet der besonderen Verfügungen fremder Comittenten, welche nicht zu der Vereinigung gehören.

Ebenso hat auch jeder Schiffspatron oder Führer, so lange er zu der Vereinigung gehört, die Rangordnung zu beobachten.

Wenn jedoch die Handelsinteressen zweier contrahirenden Städte eine Änderung der vorstehenden Bestimmungen fordern sollten, so kann solche zwar stattfinden, die Verträge müssen aber in diesem Falle einer besonderen Genehmigung der respectiven Regierungen unterworfen werden.

Art. 51. Da die Verträge über die Errichtung einer Rangfahrt, gleich jedem unter Privatpersonen abgeschlossenen Befrachtungsvertrage, nur diejenigen verbinden, welche darin gewilligt haben, und wenn sie Bedingungen enthalten sollten, welche mit einem gebietenden oder verbietenden Gesetze im Widerspruche stehen oder die Rechte anderer Personen verletzen, ohnehin ungültig sein würden, so bedürfen sie keiner andern Form und Fassung, als der, welche überhaupt bei Verträgen

Digitized by Google

dieser Art, nach den gemeinen Rechten des Ortes, wo sie geschlossen sind, dazu erforderlich ist. — — — — — — — — — — — — — —

Gleichwohl nehmen die betreffenden Regierungen von diesen Verträgen Kenntnis und lassen dieselben der Centralcommission oder in deren Abwesenheit dem Oberaufseher der Rheinschiffahrt mitteilen.

Art. 52. Einigen sich zwei Regierungen darüber, daß an bestimmten Tagen und Stunden ein Schiff von einem Orte abfahren soll, um Reisende, ihr Gepäck, ihre Wagen und auch Waaren an einem andern Ort zu führen, so hat dieses Schiff gleiche Rechte mit den übrigen, die den Strom befahren. — — — — — — — — — —

22.

Neckar-Schiffahrts-Ordnung 1. Juli 1842.

(Auszug.)

Schiffahrtsordnung für den Neckar.

Im Hinblicke auf die Bestimmungen der Wiener Congreßacte über die Flußschiffahrt, und um diesen Bestimmungen auch auf dem Neckar vollständige Anwendung zu verschaffen, haben die Neckaruferstaaten beschlossen, auf der Grundlage der zwischen ihnen bestehenden, die Neckarschiffahrt und den Neckarzoll betreffenden Übereinkunft vom 30. Juli resp. 5. und 15. August 1835 nach deren erstem Artikel die Bestimmungen der Rheinschiffahrtsordnung vom 31. März 1831 im Allgemeinen auch auf den Neckar, soweit er schiffbar ist, angewendet werden sollen, eine Neckarschiffahrtsordnung zu vereinbaren.

Zu diesem Zwecke haben

Seine königliche Hoheit der Großherzog von Baden

Ihren Ministerial-Director Franz Anton Regenauer p. p. und Ihren Kammerherrn und Legationsrath, auch Bevollmächtigten bei der Centralcommission für die Rheinschiffahrt, Ludwig von Kettner, p. p.

Seine königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein

Ihren Geheimen Rath und Bevollmächtigten bei der Rheinschiffahrts-Centralcommission Carl August Verdier de la Blaquière, p. p.

Seine Majestät der König von Württemberg

Ihren Finanzrath Wilhelm Vayhinger,

zu Bevollmächtigten ernannt, und diese sind mit Vorbehalt der höchsten Ratification über nachstehende Neckarschiffahrts-Ordnung die als ein Vertrag nicht ohne allseitige Einwilligung soll abgeändert werden dürfen, übereingekommen.

Digitized by Google

Erster Titel.

Von der Schiffahrt auf dem Neckar im Allgemeinen und von den unter den Neckaruferstaaten hiefür verabredeten Zugeständnissen.

Artikel 1.

Die Schiffahrt auf dem Neckar — soll von da an wo er schiffbar ist bis zum Rhein, sowohl aufwärts als abwärts, und vom Rhein in den Neckar, wie vom Neckar in den Rhein völlig frey seyn und in Bezug auf den Handel Niemand untersagt und keinen andern als den in der gegenwärtigen Schiffahrtsordnung festgesetzten Abgaben unterworfen werden können, vorbehaltlich der näheren Bestimmungen, welche die Schiffahrtsordnung enthält.

Artikel 2.

Die Neckaruferstaaten machen sich anheischig, eine besondere Sorgfalt darauf zu verwenden, daß auf ihrem Gebiete der Leinpfad überall im guten Stand gesetzt, darin erhalten und so oft es nöthig seyn wird, ohne einigen Aufschub auf Kosten desjenigen, den es angeht, wieder hergestellt werde, damit in dieser Beziehung der Schiffahrt nie einiges Hindernis im Wege stehe. Sie verbinden sich überdies jeder für seine Gebietsstrecke, die nöthigen Maßregeln zu ergreifen, daß durch Mühlen oder andere Trieb- und Räderwerke auf dem Strom, ingleichen durch Wehre oder sonstige Kunstanlagen irgend einer Art niemals eine Hemmung oder ein Aufwand der Schiffahrt verursacht werde, — — — und daß endlich jedes andere im Strombett selbst vorkommende Hinderniß der Schiffahrt, sofern dergleichen Hindernisse von einem Mangel der gehörigen Stromaufsicht und Instandhaltung des Strombettes herrühren, ohne Aufschub und auf ihre eigenen Kosten hinwegräumen werde.

Artikel 3.

Jedem Neckaruferstaate bleibt es überlassen, eine oder mehrere Städte längs des Neckarufers zu Freihäfen für den Neckarhandel zu erklären. Demzufolge werden von der Königlich Württembergischen Regierung Heilbronn und Cannstatt, von der Großherzoglich Badischen Regierung Mannheim und Heidelberg als Freihäfen bezeichnet, wogegen die Großherzoglich Hessische Regierung von der Bezeichnung einzelner Orte als Freihäfen für jetzt Umgang nimmt, sich jedoch ihre desfallsigen Rechte für die Zukunft vorbehält.

Artikel 7.

In keinem der Neckaruferstaaten dürfen die Güter, welche auf dem Neckar ein- oder ausgeführt werden, mit einer größeren Land-

Digitized by Google

Ein- oder Aus- oder Durchgangsabgabe belegt werden, als Güter derselben Gattung, die zu Land ankommen oder ausgehen.

Auch darf in Beziehung auf zu Wasser ankommende oder abgehende Güter und auf die davon zu entrichtenden Land-Ein-, Aus- oder Durchgangsabgaben kein Unterschied zwischen inländischen und ausländischen Schiffern, inländischen und ausländischen Fahrzeugen oder zwischen den Häfen gemacht werden, wo die Güter geladen wurden, oder wohin sie versendet werden.

Zweiter Titel.

Von den Schiffahrtsabgaben und den Mitteln, sich von deren gehöriger Entrichtung zu überzeugen.

Artikel 8.

Wer auf dem Neckar, von seinem Ausfluß in den Rhein an bis zur Badisch-Hessischen Gränze oberhalb Heinsheim, Schiffahrt treibt, hat unter dem Titel von Schiffahrtsabgaben

1. eine Schiffsgebühr für jedes befrachtete Schiff von 600 Zentner Ladungsfähigkeit oder darüber
2. einen Zoll von der Ladung zu entrichten.

Artikel 9.

Zur Erhebung der Schiffsgebühr und des Zolles sind

1. Für die Fahrt abwärts die Zollstätten Neckarelz, Heidelberg und Mannheim,
2. Für die Fahrt aufwärts die Zollstätten Mannheim, Heidelberg und Neckarelz bestimmt.

Artikel 10.

Die Schiffsgebühr wird nach dem Tarife A, und zwar je für eine Fahrt zu Berg oder zu Thal nur einmal erhoben.

Dies geschieht durch die Zollstätte, bei welcher das Schiff abfährt, oder welche es zuerst berührt.

Artikel 11.

Der Zoll wird nach dem Tarife B bei jeder der in Artikel 9 bezeichneten drei Neckarzollstätten zu einem Drittel erhoben und zwar:

bei der Bergfahrt von jedem Fahrzeug, das von dort ab- oder vorbeifährt,

bei der Thalfahrt hingegen, von jedem Fahrzeug das dort ankömmt oder passirt.

Artikel 12.

Schiffen, die auf einer Fahrt zu Berg oder zu Thal mehrere Zollstätten berühren, ist gestattet, den hiernach im Ganzen zu erlegenden

Digitized by Google

Zoll sogleich bei der ersten Zollstätte, bei der sie ab- oder vorbeifahren, zu entrichten.

Artikel 13.

Artikel 14.

Die Erhebung vorbemerkter Schiffahrtsabgaben geschieht für ausschließliche Rechnung der Großherzoglich Badischen Regierung.

Artikel 15.

Die Neckarschiffahrtsabgaben sollen niemals weder ganz noch theilweise verpachtet, sondern für eigene Rechnung des Staats, welcher sie zu beziehen hat, durch für den Dienst zureichende Beamte erhoben werden.

Artikel 16.

— — Bei Nachlässen oder Tarifminderungen durch allgemeine Verordnungen aber darf zwischen in- und ausländischen Schiffern kein Unterschied gemacht werden.

Artikel 17.

Artikel 18.

Die Großherzoglich Badische Regierung darf die Wasserzollstätten nicht vermehren oder verlegen ohne Zustimmung der anderen Neckaruferstaaten. — — —

Artikel 19.

Die Erhebung dieser Abgaben geschieht bei Schiffen auf dem Grund eines Aichscheines und eines Manifestes nach Formular C. —

Das Manifest wird von dem Schiffspatron oder Führer selbst oder für denselben von einem Anderen, der jedoch kein Neckarschiffahrts- oder Hafenbeamter seyn darf, gefertigt und von dem Schiffspatron oder Führer unterzeichnet, mag er es selbst abgefaßt, oder sich dazu fremder Hilfe bedient haben.

Artikel 20.

— — Zum Anlegen bei jeder Zollstätte ist der Schiffs- oder Floßführer selbst dann verbunden, wenn er den Zoll für die ganze Fahrt bei der ersten Zollstätte bereits entrichtet hat. — — —

Artikel 21—25.

Artikel 26.

Alle den Neckar befahrenden Schiffe sollen geaicht seyn. — —

Artikel 27—28.

Artikel 29.

Wer die Schiffahrtsabgaben unterschlagen hat, wird, neben der Nachzahlung der nicht oder zu wenig gezahlten Abgabe, mit dem vierfachen Betrage derselben bestraft.

Digitized by Google

Artikel 30—35.

Dritter Titel.

Von der Anwendung der in den einzelnen Neckaruferstaaten geltenden Steuergesetze auf die Neckarschiffahrt.

Artikel 36.

Artikel 37.

Auf jedem Gebiete bestimmt die Regierung die Häfen oder Ladungsplätze, wo es gestattet seyn soll, einzuladen oder auszuladen, nach ihrem Gutdünken; jedoch unter gleichen Bedingungen für die inländischen und ausländischen Schiffer. — —

Artikel 38.

Artikel 39.

Wenn ein Schiffer mit einer Ladung einen Theil des Neckars betritt, wo die Hoheit über den Strom und beide Ufer ungeteilt von einem Landesherrn ausgeübt wird, so kann er zur Sicherheit gegen heimliche Einfuhr nur dazu verpflichtet werden, die Lucken oder sonstigen Zugänge zu den Waarenräumen verbleiern oder versiegeln zu lassen, oder nach dem Ermessen der Steuerbehörde Begleiter an Bord zu nehmen, welchen die Bewachung des Schiffs und der Ladung obliegt. oder sich auch beiden Formalitäten zugleich zu unterwerfen.

Werden dem Schiffe Begleiter beigegeben, so dürfen diese unter keinem Vorwande vom Schiffer eine Vergütung verlangen oder annehmen. Nur soll ihnen der Schiffer das nötige Feuer und Licht gewähren, auch sie an der Kost der Schiffsmannschaft Theil nehmen lassen, insofern diese ihre Kost auf dem Schiffe selbst bereitet.

Artikel 40.

Artikel 41.

Wird ein Schiffer überwiesen, daß er Schleichhandel zu treiben versucht oder Waaren unerlaubter Weise ein- oder ausgeführt hat, so soll ihm die Freiheit der Neckarschiffahrt nicht gegen die Verfolgungen nach den bestehenden Steuergesetzen schützen. Die außerdem in dem Schiffe befindlichen Waaren sollen jedoch nicht in Beschlag genommen und es soll gegen Ausländer nicht strenger als gegen Inländer verfahren werden. — —

Vierter Titel.

Vom Rechte, die Schiffahrt auszuüben.

Artikel 42.

Jede Regierung wird die nöthigen Maßregeln ergreifen, um sich von der Fähigkeit derjenigen ihrer Unterthanen zu versichern, welchen

Digitized by Google

sie die Neckarschiffahrt anvertraut, und sie wird künftighin in der Regel keinen als Schiffer annehmen, der nicht drei Jahre als Schiffsjunge, drei Jahre als Schiffsgeselle (Knecht) auf einem Neckarschiffe in Arbeit gestanden, zwei Jahre als Setzschiffer oder als Oberknecht den Neckar befahren hat und sich durch Zeugnisse seiner Schiffsherrn über sein gutes Betragen und seine Tauglichkeit auszuweisen vermag. — Wer jedoch einmal zur Neckarschiffahrt berechtigt war, bedarf über seine Fähigkeit keiner weiteren Nachweisung. Das Patent (Gewerbeschein), das dem Schiffer von seiner Landesobrigkeit ausgefolgt wird, gibt ihm das Recht, die Schiffahrt nach den Bestimmungen gegenwärtiger Ordnung auszuüben.

Die Schiffe sollen in den Patenten genau bezeichnet werden.

Unter den großen, mittleren und kleinen Schiffen (Rang- oder Tourschiffern, Hümplern und Nachenführern) findet hinsichtlich der Ausübung der Schiffahrt kein rechtlicher Unterschied statt. Alle noch nicht aufgehobenen Schiffergilden und Zünfte sind aufgelöst. — Die Zahl der Neckarschiffer ist unbestimmt.

Artikel 43.

Der Staat allein, auf dessen Gebiet der Schiffer wohnt, hat das Recht, das demselben erteilte Patent aus erheblichen Gründen für eine bestimmte Zeit oder für immer wieder einzuziehen. — Diese Bestimmung schließt aber die Rechte eines andern Uferstaates nicht aus, den Schiffer, der eines auf dem Gebiete desselben verübten Vergehens oder Verbrechens beschuldigt wird, zur Verantwortung und Strafe zu ziehen und nach Beschaffenheit der Umstände bei der Behörde seines Wohnorts zu veranlassen, daß sein Patent eingezogen werde.

Artikel 44.

Da der Artikel 45 der Rheinschiffahrtsordnung den Neckarschiffern die Ausübung der Schiffahrt auf dem Rhein gestattet, so werden gegenseitig auch die Schiffer der Rheinuferstaaten auf dem Neckar zugelassen.

Sie beweisen nur, daß sie auf jenem Hauptstrome zur Schiffahrt berechtigt sind.

Artikel 45.

Die Überfahrten am Neckar und was sonst zum Verkehr von einem Ufer an das gegenüberliegende gehört, stehen nicht unter den Bestimmungen dieser Schiffahrtsordnung. Auch wird dieselbe überhaupt nicht angewendet, wo die Fahrt eines Schiffes auf das eigene Gebiet seines Landesherrn sich beschränkt. Ein solcher steht allein unter der Obrigkeit des Landes, wo er sein Gewerbe treibt.

Digitized by Google

Fünfter Titel.

Von Frachten und Rangfahrten.

Artikel 46.

Sowie auf dem Rhein (Artikel 43 der Rheinschiffahrtsordnung) findet auch bei der Neckarschiffahrt ein gezwungener Umschlag der Frachten nicht statt. Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen des Transports hängen lediglich von der Übereinkunft des Schiffers und Versenders oder dessen Committenten ab, und wie diesen die freie Wahl unter allen Schiffern ohne Rücksicht auf ihren Wohnort zusteht, so bleibt dem Schiffer freigestellt, eine ihm angebotene Ladung auszuschlagen oder zu übernehmen.

Artikel 47.

Den Handelsleuten an verschiedenen Plätzen ist gestattet, mit einer beliebigen Anzahl von Schiffern, die sie zu ihrem wechselseitigen Verkehr für nötig erachten, Verträge auf eine bestimmte Zeit abzuschließen, hierin die Frachtpreise, die Zeit der Abfahrt und Ankunft und andere in ihrem Interesse liegende, mit keinem gebietenden oder verbietenden Gesetze in Widerspruch stehende Bedingungen festzusetzen und also eine Rangfahrt einzuführen.

Artikel 48.

In den Städten, wo eine solche Rangfahrt eingeführt wird, steht es jedoch jedem Handelsmann sowie jedem Schiffer frei, an dieser Vereinigung Theil zu nehmen, oder seinen Beitritt zu versagen. Wer einmal der Vereinigung beigetreten ist, kann, nachdem er drei Monate vorher aufgekündigt hat, mit dem Ablauf jedes Calenderjahres wieder austreten. — Alle diesen beiden letzten Bestimmungen zuwiderlaufenden Vertragsbedingungen sind unwirksam. Solange ein Handelsmann zu der Vereinigung gehört, bleibt er verbunden, die Rangordnung zu beobachten.

Wenn die Handelsinteressen zweier Contrahirenden Städte eine Änderung der vorstehenden Bestimmungen fordern sollten, so kann solche zwar stattfinden, die Verträge müssen aber in diesem Falle einer besonderen Genehmigung der einschlägigen Regierungen unterworfen werden.

Artikel 49.

Die über solche Rangfahrten abgeschlossenen Verträge sind zur Kenntnis der Regierung zu bringen, bedürfen aber keiner Bestätigung und keine Regierungsbehörde kann verlangen, daß dieselben durch sie vermittelt und die Frachtpreise mit ihrer Einwilligung festgesetzt

Digitized by Google

werden. Sie sind jedoch nur soweit wirksam, als sie mit keinem gebietenden oder verbietenden Gesetze im Widerspruch stehen.

Artikel 50.

Einigen sich zwei Regierungen darüber, daß an bestimmten Tagen und Stunden ein Schiff von einem Orte abfahren soll, um Reisende, ihr Gepäck, ihre Wagen und auch Waaren an einen anderen Ort zu führen, so hat dieses Schiff gleiche Rechte mit den übrigen, die den Strom befahren.

Artikel 50.

Die Neckaruferregierungen werden überdies durch geeignete Maßregeln für die Beförderung und den Schutz der Dampfschiffahrt, sowie dafür sorgen, daß aller Vortheil, welchen dieselbe zu versprechen scheint, dem Handelsstande gesichert werden.

Sechster Titel.

Von den polizeilichen Vorschriften zur Sicherung der Schiffahrt und des Handels.

Artikel 51.

Fahrzeuge, welche ein Schiffer zum erstenmal zum Gütertransport gebrauchen will, sollen zuvörderst von verpflichteten Sachverständigen untersucht und nur zugelassen werden, wenn sie für den Stromteil, wofür sie bestimmt sind, tauglich befunden werden, dauerhaft gebaut, gut calfatert und mit allem nöthigen Takelwerk und Schiffsgeräthe versehen, zur Aufbewahrung der Güter angemessen eingerichtet sind und ihre Schiffsmannschaft aus einer zu ihrer Führung hinlänglichen Anzahl von Personen besteht. — —

Artikel 52—53.

Artikel 54.

Der Schiffer haftet für die übernommenen Güter von dem Augenblicke an, wo sie ans Ufer gestellt und ihm als Teile seiner Ladung überwiesen werden. — —

Artikel 55.

Der Schiffer oder Führer darf ohne dringende Veranlassung, wohin namentlich die Anschaffung von Lebensmitteln, Entrichtung des Zolls u. s. w. gehört, das Schiff während der Fahrt nicht verlassen, widrigenfalls auf seine Gefahr und Kosten, wenn auch kein Schaden hieraus entsteht, wofür er jedenfalls verantwortlich bleibt, das Schiff von den Wasserzollbeamten einem Setzschiffer anvertraut wird.

Digitized by Google

Artikel 56.

Während der Reise dürfen keine Waaren über Bord von einem Schiff ins andere geladen werden, nur die Fälle ausgenommen, wo das Wasser zu niedrig, wenn das Schiff beschädigt ist oder sonst eine dringende Gefahr eintritt, welche den Schiffer nöthigt, ohne Aufschub zu lichten.

Artikel 57.

Den Neckarschiffern ist der Handel mit Colonialwaaren bei einer Strafe von fünfzehn Gulden untersagt. Unabhängig von dieser Strafe soll in Fällen widerholter Zuwiderhandlung dem Schiffer das Patent je nach den Umständen für längere oder kürzere Zeit von seiner Landesregierung entzogen werden.

Artikel 58—61.

Siebenter Titel.

Von der Erledigung der Straffälle und der streitigen Neckarschiffahrtsangelegenheiten sowie von der Beaufsichtigung der Neckarschiffahrt überhaupt.

Artikel 62.

Streitige Neckarschiffahrtsangelegenheiten als:

a) Contravention gegen die Bestimmungen dieser Schiffahrtsordnung.

b) Streitigkeiten wegen des Schadens den Schiffer durch die von Privatpersonen unternommene Hemmung des Leinpfades erlitten, sowie des Schadens, den Schiffer oder Flößer während der Fahrt oder beim Anlanden verübt haben, werden von dem Zollrichter abgeurtheilt, zu dessen Bezirk die Zollstelle oder der Landungsplatz oder überhaupt der Ort gehört, an dem die Contravention, respective der Schaden verübt wurde. — — —

Artikel 63—66.

Artikel 67.

Jeder der drei Neckaruferstaaten wird zur Erleichterung der wechselseitigen Mittheilungen in allen auf die Neckarschiffahrt bezüglichen Verhältnissen eine Mittelbehörde bezeichnen, die ihren Sitz in einer dem Neckar möglichst nahe gelegenen Stadt haben soll.

Artikel 68.

Je von drei zu drei Jahren sollen auf den Antrag eines oder des andern der Neckaruferstaaten Commissäre dieser Staaten in Mannheim zusammentreten, um — wie die gegenwärtige Schiffahrtsordnung in der abgelaufenen Periode gehandhabt wurde — zu prüfen, von dem Zustande der Neckarschiffahrt, ihrer Zu- oder Abnahme Kenntniß zu nehmen, die allenfallsigen Beschwerden des Handels- und Schiffer-

Digitized by Google

standes zu hören, die Mittel zur Beseitigung etwaiger Gebrechen gemeinsam zu berathen und Verbesserungsvorschläge hiewegen an ihre Regierungen einzureichen.

Achter Titel.

Vom Vollzuge der Schiffahrtsordnung.

Artikel 69.

Die Schiffahrtsordnung wird den 31. Tag nach erfolgter Auswechslung der Ratificationen in Vollzug gesetzt.

So geschehen, Carlsruhe den 1. Juli 1842.

(gez.) Regenauer. von Kettner. Verdièr de la Blaquière. Vayhinger.
(L. S.) (L. S.) (L. S.) (L. S.)

Beilage A.

Tarif der Schiffs- (Recognitions-)Gebühr,

welche von befrachteten Schiffen von 600 Centnern Ladungsfähigkeit und darüber bei der Schiffahrt auf dem Neckar ohne Rücksicht auf Gattung und Größe der Ladung für die ganze Stromstrecke nur einmal und zwar bei jener Zollstätte erhoben wird, bei welcher das Fahrzeug abfährt, oder welche dasselbe zuerst berührt:

von	600	und	unter	1000	Centnern	Ladungsfähigkeit	—	fl.	51	kr.
»	1000	»	»	1500	»	»	1	»	24	»
»	1500	»	»	2000	»	»	2	»	6	»
»	2000	»	»	2500	»	»	2	»	48	»
»	2500	»	»	3000	»	»	3	»	30	»
»	3000	»	»	3500	»	»	4	»	12	»
»	3500	»	»	4000	»	»	4	»	54	»
»	4000	»	»	4500	»	»	5	»	36	»
»	4500	»	»	5000	»	»	6	»	18	»
»	5000	Centner	und	darüber			7	»	—	»

Beilage B.

Tarif für den Neckarzoll

von allen Gegenständen, welche auf dem Neckar verschifft werden und nicht ausnahmsweise geringer belegt sind, wird für den Centner (gleich 50 Kilogramm) an Neckarzoll erhoben:

	für die Stromstrecke		bei der Fahrt					
	von	bis	abwärts an der Zollstätte zu			aufwärts an der Zollstätte zu		
				fl.	kr.		fl.	kr.
1.	der Badisch-Hessischen Gränze oberhalb Heinsheim	Neckarelz	Neckarelz	—	1½	Neckarelz	—	2
2.	Neckarelz	Heidelberg	Heidelberg	—	1½	Heidelberg	—	2
3.	Heidelberg	Mannheim	Mannheim	—	1½	Mannheim	—	2

Digitized by Google

Ausnahmen:

A. Ein Viertel von obigen Tarifsätzen wird entrichtet von:

1. Asche (unausgelaugter)
2. Bruchsteinen (behauenen) Backofensteinen, Mühlsteinen, steinernen Platten, Lithographiesteinen, Schleifsteinen, Marmorplatten.
3. Bierhefe, Weinhefe, Drusen;
4. Bomben (eisernen) Granaten, Kugeln, Kanonen, wenn sie als altes Eisen zu betrachten sind;
5. Eichenrinde, Lohrinde;
6. Eisen (altem);
7. Eselsspiegel (weißem Glanzstein) von Mannheim kommend;
8. Galmeierz
9. Gelbwurzel;
10. Getreide aller Art;
11. Grätze von Gold- und Silber arbeit;
12. Gußeisen in Gänsen, Maßeln, Roheisen;
13. Hornstücken, Hornschuhen;
14. Hülsenfrüchten (getrockneten) aller Art und dürren Gemüsen;
15. Knochen;
16. Lauge (conzentrirther), Seifensieder- oder alkalischer Lauge;
17. Mehl, Gries und Grütze aller Art;
18. Malz;
19. Marienglas;
20. Mineralkitt;
21. Pech;
22. Potasche;
23. Rothstein, Röthel;
24. Sämereien aller Art;
25. Salz (Koch- und Viehsalz);
26. Schmergel, Amarilsteinen;
27. Senfsamen;
28. Stahlkuchen ohne weitere Fabrikation;
29. Theer und Mineraltheer;
30. Wau oder Waid.

B. Ein Zwanzigstel des Tarifgesetzes wird entrichtet von:

1. Alaunerde und Alaunsteinen;
2. Artillerie-Requisiten, Munition zu Militärgebrauch;
3. Erzen (rohen) aller nicht benannten;
4. Gebrannten Steinen aller Art, wozu auch Dachziegel gehören;
5. Gyps (gebrannten);
6. Hornschabsel;
7. Kalk;
8. Leimleder (nassem);
9. Lohkäsen, Lohkuchen;
10. Muschelschaalen (gemahlenen);
11. Mörtel von Ziegeln und Backsteinen;
12. Ochsenblut;
13. Rohr für Tüncher;
14. Sagmehl;
15. Salzabgang;
16. Salzlauge;
17. Salzwasser;
18. Schiefersteinen oder Leien;
19. Schweinsborsten (Abgang hievon für Salmiakfabriken);
20. Seifenfluß;
21. Schwerspat (unverpackt);
22. Steinernem Geschirr;
23. Steinkohlen und Geriß;
24. Töpferwaaren (gemeinen);
25. Torf und Torfkohlen;

Digitized by Google

26. Turfsteinen (gemahlenen und ungemahlenen);
27. Vitriolsteinen oder Vitriolerde.

C. Nachbenannte Ladungsgegenstände sind zollfrei:

1. Bau- und Pflastersteine (unbehauene);
2. Sandsteine von abgebrochenen Gebäuden, rohe und ungebrannte Kalksteine;
3. Besen;
4. Bretter (frische);
5. Dünger aller Art, als: ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken, Stalldünger, Gyps, Mergel u. s. w.;
6. Eicheln;
7. Eier;
8. Erde (gemeine), Sand, Lehm, Kies etc., Töpfer-, Pfeiffen- und Walkererde, Sand von Frechem, Zinn- und Silbersand, Sand zu feinen Gußarbeiten;
9. Fische, lebende;
10. Floß- und Schiffergerätschaften;
11. Futterkräuter, Heu, Oehmd etc.;
12. Gartengewächse (frische) als: Blumen, Gemüse, Zwiebeln und genießbares Wurzelwerk, Kartoffeln, Rüben u. dergl.;
13. Geflügel;
14. Knochenabgänge;
15. Knochenmehl;
16. Milch;
17. Moos;
18. Obst (frisches) wozu auch Nüsse in Schale;
19. Schilf;
20. Stroh, Spreu, Stoppeln;
21. Tiere (lebende).

D. Der Zoll von Brenn- und Bauholz wird vorbehaltlich einer gemeinschaftlich zu verabredenden besseren Regulirung nach dem Tarif erhoben, der im Jahre 1802 bestanden hat.

23.

Rangschiffahrtsvertrag zwischen Cöln und Cannstatt 1853.

Zwischen dem Handlungsvorstande in Cannstatt und der Commission des Schifffahrtsvereins in Cöln sowie den zu Ende unterzeichneten Beurtschiffern ist folgender Schifffahrtsvertrag abgeschlossen worden:

Artikel I.

Die kontrahirenden Schiffer übernehmen den Dienst der von dem Handlungsvorstande in Cannstatt und der Commission des Schifffahrtsvereins in Cöln eingerichteten Rangfahrt zwischen den Häfen Cannstatt und Cöln vice versa und verpflichten sich dazu, die geeigneten Schiffe zu stellen. Sollte die obige Anzahl Schiffe nicht ausreichen, so steht es den beiden ersten Contrahenten frei, nach Bedürfniß noch mehrere Schiffer anzunehmen.

Digitized by Google

Artikel II.

Die Rangfahrt beginnt mit dem 15. Februar d. J., wenn eine frühere Abfahrt nicht erforderlich ist. Dem ersten Schiffe folgt je von vierzehn zu vierzehn Tagen ein anderes in der directen Fahrt nach Cöln.

Artikel III.

Bei ihrer Ankunft in Cannstatt oder Cöln haben die Schiffer sich sogleich bei dem Handlungsvorstande resp. der Commission des Schifffahrtvereins zu melden und ihre Ladungsmanifeste vorzuzeigen.

Die Ladungszeit wird in Cöln auf zehn Tage festgesetzt, ist das volle Ladequantum eines Schiffes früher erreicht, so erfolgt die Abfahrt zwei Tage nach dem Ladeschlusse. Der Commission des Schifffahrtvereins zu Cöln bleibt es im Einverständnisse mit dem Handlungsvorstand in Cannstatt überlassen, nach Umständen auch Zutage zu bewilligen.

Artikel IV.

Die Schiffer sind verbunden, alle Kaufmannsgüter, welche ihnen von Vertragsmitgliedern überwiesen werden, in die Ladung aufzunehmen. Von Handlungshäusern, die dem Vertrage nicht beigetreten sind, sollen nur dann Güter angenommen werden, wenn am Schlusse des vorletzten Ladetages die Ladung nicht schon durch Güter von Vertragsmitgliedern completirt ist.

Artikel V.

Diejenigen Güter, welche dem Schiffer in Cöln zuerst angewiesen und eingeschrieben worden sind, müssen auch zuerst in Empfang genommen werden; sind ihm solche aber, nach Ablauf eines Tages von der Einschreibung an, nicht mit allen erforderlichen Papieren versehen, übergeben worden, so erhalten die folgenden Nro., bei welchen dieses der Fall ist, den Vorzug; die Schiffer haben daher jeden Abend auf dem Commissionsbureau anzugeben, welche eingeschriebenen Güter ihnen noch nicht übergeben worden sind.

Artikel VI.

Alle Güter müssen frei und gutbeschaffen an die Wage geliefert und, in so ferne die Fracht nach dem Gewicht bezahlt wird, auf derselben gewogen werden. Dieses Gewicht gilt bei allen über dasselbe entstehenden Differenzen als Richtschnur. Güter, welche einige Zeit in dem Hafen gelagert haben, müssen auf Verlangen des Schiffers nochmal gewogen werden, und die dadurch entstehenden Kosten fallen dem Versender zur Last. Die Krahn-, Wage- und Werftgebühren werden dem Schiffer nach Vorlage von dem Versender erstattet.

Digitized by Google

Artikel VII.

Die zu Cöln aus der Stadt kommenden Güter sollen den Schiffern an ihrem gewöhnlichen Ladeplatze, die zu Schiff angekommenen aber können ihnen, wenn die steuerliche Behandlung keinen Aufenthalt verursacht, da übergeben werden, wo sie auf den Werften liegen. Entstehen durch die Ein- oder Ausladung ungewöhnliche Kosten, über deren Vergütung die Parthien sich nicht einigen können, so soll der Handlungsvorstand in Cannstatt, resp. die Schifffahrtscommission in Cöln, auf Ansuchen derselben darüber entscheiden.

Artikel VIII.

Den Schiffern wird die sorgfältigste Behandlung der Güter anempfohlen, und ihnen noch besonders zur Pflicht gemacht, bei Verladung von sauren, beißenden, giftigen oder leicht entzündlichen Gegenständen die bestehenden hafenpolizeilichen Vorschriften genau zu beobachten. Dagegen erhalten sie von solchen Waren eine Frachterhöhung von 50 pCt. Sie dürfen ferner weder Stockfischrollen, Fässer oder Ballen öffnen und deren Inhalt unter die übrige Ladung verpacken, ebenso sind sie für jede Reparatur an trockenen Waren verantwortlich, weßhalb sie schlecht beschaffene Colli nicht zu übernehmen haben, oder solches in den Frachtbriefen vormerken lassen müssen.

Artikel IX.

Vor der Abfahrt zu Cöln hat der Schiffer auf dem Bureau der Commission des Schifffahrtvereins sein Manifest vorzuzeigen. Die Abfahrt muß binnen zwei Tagen nach dem Ladeschlusse erfolgen.

Artikel X.

Jeder Schiffer muß sein Schiff und die ihm anvertraute Ladung selbst führen. Stellvertretung durch einen Ersatzschiffer, für dessen Handlungen jener stets verantwortlich bleibt, kann nur in Fällen legitimer Entschuldigung und mit Genehmigung des Handlungsvorstandes zu Cannstatt, resp. der Commission des Schifffahrtsvereins zu Cöln, stattfinden.

Artikel XI.

Die Schiffer sind verbunden, mit 1500 Centner Ladung in Cöln abzufahren, würden aber solche in zehn Tagen nicht beikommen, so könnten noch bis zu vier Zutagen bewilligt werden. Wären jedoch in diesen vierzehn Tagen keine 1500 Centner angewiesen, so müßte der betreffende Schiffer auch mit weniger abfahren, wobei indessen ein Minimum von 1200 Centner festgesetzt wird.

Digitized by Google

Die Schiffer errichten unter sich eine Kasse, in welche ein jeder drei Kreuzer pr. Centner von demjenigen Ladequantum einlegt, welches 1500 Centner übersteigt. Aus dieser Kasse werden die Schiffer, welche dieses Quantum nicht erhalten, bis zu 1500 Centner mit drei Kreuzer pr. Centner entschädigt, und das am Ende der Schifffahrtsperiode noch vorhandene Geld zu gleichen Theilen unter sämmtliche Beurt-Schiffer vertheilt. Sie erhalten vom Tage der Löschung an gerechnet, in Cannstatt acht Tage Ladezeit, nach deren Verfluß dieselben abfahren müssen. Sie haben ihre Reise möglichst zu beschleunigen, sich der eingerichteten Relais-Bespannung zu bedienen, wenn sie nicht geschleppt werden können, und den dießfallsigen Anordnungen genau nachzukommen. Die Lieferzeit von Cöln bis Cannstatt wird für den Zeitraum vom 1. April bis 1. Oktober zu Berg auf achtzehn Tage, zu Thal auf 16 Tage, in der übrigen Jahreszeit aber zu Berg und zu Thal auf zwanzig Tage festgesetzt, force majeure vorbehalten. Ueberschreitung der Lieferzeit kann nach Ermessen des Handlungsvorstandes in Cannstatt, resp. der Commission des Schifffahrtvereins zu Cöln, mit einem Frachtabzug von zwei Kreuzer pr. 50 Ko. geahndet werden. Jedem Schiffer wird von dem Handlungsvorstand in Cannstatt und der Commission des Schifffahrtvereins zu Cöln ein Attest über den Tag und die Stunde der Abfahrt mitgegeben werden, durch das er bei seiner Ankunft die Dauer seiner Reise nachzuweisen hat.

Artikel XII.

Wenn nach geschehener Ausladung die Güter in Cöln auf der öffentlichen Waage gewogen werden und die Schiffer den Vorschriften des Hafenreglements entsprochen haben, sind dieselben für solche nicht mehr verantwortlich, jedoch müssen sie noch zwei Tage nach Ausladung des letzten Collo für gute Deckung sorgen, in so fern die Güter nicht schon in Empfang genommen sind oder anderweitig darüber verfügt worden ist.

Artikel XIII.

Die Schiffer verpflichten sich ferner, bei Strafe von 3 Thaler pr. Centner, keine Güter mit direct über Cöln hinauslaufenden Frachtbriefen oder Connoissementen oder mit bloß angegebener Bestimmung, in Ladung zu nehmen, was bei Cannstatt, mit Ausnahme Stuttgart's und Berg's, wo die directe Uebernahme frei steht, ebenfalls seine Anwendung findet.

Artikel XIV.

Güter an Ordre, über welche zwei Tage nach der Ausladung nicht verfügt ist, sowie Güter, deren Empfänger am Ausladungsplatze

Digitized by Google

nicht bekannt sind oder deren Empfang verweigert wird, soll der Schiffer einem Speditionshause übergeben, welches dieselben für Rechnung dessen, den es betrifft, in's öffentliche Lagerhaus zu bringen hat.

Artikel XV.

Für Güter, welche inwendig beschädigt befunden werden, sind die Schiffer nicht verantwortlich, wenn solche äußerlich gut beschaffen sind. Eisen mit Rost angelaufen wird als beschädigt angesehen, und muß deßhalb im Frachtbrief Erwähnung davon geschehen.

Artikel XVI.

Farbholz soll an beiden Enden gestempelt sein. Die Schiffer sind alsdann nicht für das Gewicht, sondern nur für die richtige Ablieferung der Stückzahl in unverletztem Zustande verantwortlich.

Artikel XVII.

Zur Bestreitung der Verwaltungskosten des Vereins in Cöln haben die Schiffer von jedem daselbst aus- oder eingeladenen Centner Güter, ohne Unterschied der Gattung und ohne Aufrechnung bei der Fracht, gleich wie die Warenempfänger von allen ankommenden Gütern einen Centime an die Vereinskasse zu entrichten, deren Verwendung der Commission des Schifffahrtvereins lediglich anheimgegeben bleibt. Eben so haben die Schiffer zu Bestreitung von Portis, Inseraten etc. vier Kreuzer von 100 Centner Berggütern in Cannstatt zu entrichten, ohne solche bei der Fracht in Anrechnung zu bringen.

Artikel XVIII.

Die Schiffer haben allen Gesetzen und Verordnungen, die Schifffahrt betreffend, so wie allen bestehenden und während der Vertragszeit noch zu ergehenden Zoll- und Hafenordnungen genaue Folge zu leisten. Zuwiderhandlungen haben, außer den von den Behörden erkannte Strafen, nach Umständen auch Entlassung aus der Rangfahrt zur Folge. Die Local-Polizeiordnungen sind für den Schiffer wie für den Handelsstand verbindlich.

Artikel XIX.

Diejenigen Schiffer, welche sich eine Veruntreuung zu Schulden kommen lassen, werden, ohne Angabe eines Grundes, gestrichen und sogleich aus der Beurt entlassen.

Es wird ferner zur unabänderlichen Bedienung gemacht, daß die Schiffsherrn über die Dauer der Einladezeit persönlich in Cöln an-

Digitized by Google

wesend sein müssen. — Wenn dieses nicht der Fall ist, so hat der in der Tour folgende Schiffer das Recht und die Pflicht, für seinen Vormann zu laden, und ist alsdann der Säumige der Nachfolgende in der Ladung. Zuwiderhandlungen werden, wenn ein anderer Schiffer nicht anwesend ist, das erste mal mit zwanzig, das zweite mal mit vierzig Gulden, das dritte mal aber mit Entfernung aus der Beurt bestraft.

Nur nachweisliche Krankheiten entschuldigt die nicht persönliche Anwesenheit in Cöln.

Artikel XX.

Wenn die Stuttgarter Häuser ihre Cölner Güter von Heilbronn aus durch die Eisenbahn zu empfangen wünschen, so sind die Schiffer vor der Einladung in Cöln dießfalls in Kenntniß zu setzen, um die Ware danach lagern zu können.

Für diese Güter haben die Schiffer die Taxfracht und etwaige Zulage bis Heilbronn zu beanspruchen; dagegen fällt den Herren Empfängern der Transport vom Ufer, resp. Schiff zum Bahnhofe in Heilbronn, sowie der Eisenbahn zur Last.

Artikel XXI.

Den Schiffern werden dagegen die in dem beigefügten Fracht-Tarif — welcher als ein integrirender Theil dieses Vertrags anzusehen ist — aufgeführten Frachtsätze zugesichert. Die Frachten von Cöln bis Marbach werden für diejenigen Häuser, welche dem Vertrage beigetreten und ausschließlich nur die Beurtschiffer benützen, wie bei der Mannheimer Fracht, um $1^1/_2$ Kreuzer gegen die Cannstatter Taxe ermäßigt.

Von denjenigen Beziehern, resp. Versendern, welche nicht zum Schifffahrtverein gehören, haben die Schiffer eine Frachterhöhung von drei Kreuzer pr. 50 Ko. in Anspruch zu nehmen. Einzelne oder mehrere Colli, welche weniger als 50 Ko. wiegen und nicht zu einer oder der nämlichen Warengattung gehören, zahlen die volle Fracht von 50 Ko. Voluminöse Maschinerieen sind solche, die pr. acht Cubikfuß weniger als drei Centner wiegen.

Artikel XXII.

Zulage für Lichterkosten finden weder auf dem Rheine noch auf dem Neckar statt, dagegen werden die Frachtzulagen von dem Handlungsvorstand in Cannstatt bestimmt und zwar für die Fahrt auf dem Rheine nach dem Pegel am Wört in Caub, und für diejenige auf dem Neckar nach dem Pegel des Wilhelmkanals in Heilbronn.

Digitized by Google

Für das Jahr 1853 werden vergütet:

bei 4′ und weniger in Caub 2 kr.
» 3′ und weniger in dto. 3 »
» 2′ 6″ und weniger in Heilbronn 2 kr.
» 2′ 3″ und weniger in dto. 3 »
» 2′ und weniger in dto. 4 »

Artikel XXIII.

Denjenigen Schiffern, deren Ladeschluß auf den 15. November und später fällt, wird eine Winterzulage bewilligt, deren Größe bei der Ankunft in Cannstatt zu bestimmen ist. Unter dieser Zulage sind jedoch Einfrieren oder durch außerordentliche Verhältnisse veranlaßte Aufenthalt, die etwaigen Kosten der Aus- und Einladung und Lagerung unterwegs nicht verstanden, welche durch glaubwürdige Belege nachzuweisen und bei der Bergfahrt durch den Handlungsvorstand zu Cannstatt, bei der Thalfahrt von der Commission des Schifffahrtsvereins zu Cöln festgestellt und von den betreffenden Interessenten besonders vergütet werden.

Diese Beweisstücke müssen bei der Ankunft in den resp. Häfen sogleich übergeben werden; ein späteres Nachbringen ist nicht zulässig. Entsteht eine Unterbrechung der Reise durch höhere Gewalt, so haben die Schiffer sowohl dem Handlungsvorstande zu Cannstatt als der Schifffahrtscommission zu Cöln sogleich schriftliche Anzeige darüber zu machen.

Artikel XXIV.

Diejenigen Handlungshäuser zu Cöln, welche zum Schifffahrtsvereine gehören, und diejenigen zu Cannstatt, welche diesem Vertrage beitreten, sind verpflichtet, die Rangordnung zu beobachten, und derselben zuwider ihre Ware weder unter ihrem eigenen noch unter einem fremden, zu diesem Ende entlehnten Namen in ein anderes Schiff zu verladen, unter Strafe eines Drittels der Fracht zu Gunsten desjenigen Rangschiffers, dem die Ladung entzogen worden.

Artikel XXV.

Bei etwaigen Differenzen zwischen den Verladern oder Empfängern und den Schiffern über die Bestimmungen dieses Vertrags soll der Handlungsvorstand zu Cannstatt, resp. die Commission des Schifffahrtsvereins zu Cöln, vorbehaltlich der Berufung an die competenten Behörden, in den Fällen, wo nicht ein anderes bestimmt ist, entscheiden.

Digitized by Google

Artikel XXVI.

Die Schiffer haben allen Anordnungen, welche im Laufe des Vertragsjahrs in Bezug auf die Rangfahrt vom Handlungsvorstand zu Cannstatt und der Commission des Schifffahrtvereins zu Cöln nöthig erachtet werden sollten, genaue Folge zu leisten, und unterwerfen sich bei Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Vertrags für diejenigen Fälle, wo nicht bereits Strafen bestehen, einer conventionellen Strafe von fünf bis fünfzig Thalern, bis zum Ausschluß aus der Rangfahrt.

Artikel XXVII.

So lange die Cölner Beurtschiffer von Heilbronner Franco-Gütern eine Aufbesserung von einem Kreuzer erhalten, treten die Cannstatter Beurtschiffer in den gleichen Genuß von franco nach Cannstatt gehenden Gütern.

Artikel XXVIII.

Die Dauer dieses Vertrags ist bis Ende des Jahres 1853 festgesetzt; sollte jedoch ein Monat vor Ablauf des Jahres keine Aufkündigung erfolgen, so soll derselbe für das folgende Jahr, und so von Jahr zu Jahr, fortbestehen, bis die Aufkündigung erfolgt.

Vorstehender Vertrag ist in so vielen Abschriften, als Parthieen sind, ausgefertigt, nach Vorlesung und Genehmigung unterschrieben, und jeder derselben ein Exemplar davon behändigt worden.

So geschehen zu Cannstatt, den 14. Febr. 1853.
» » » Cöln,

Der Handlungsvorstand zu Cannstatt:

G. Hartenstein. Heinr. Keppler. E. Rotacker.

Die Commission des Schifffahrtvereins zu Cöln:

Heck.

Die Rangschiffer:

1. Louis Klee, von Haßmersheim, Schiff «Fortuna».
2. Johannes Heck, von Neckarsulm, Schiff «Die Linde».
3. Louis Herrmann, von Neckarsulm, Schiff «Neptun».
4. Heinrich Klee, von Haßmersheim, Schiff «Bellona».
5. Heinrich Staab, von Haßmersheim, Schiff «Leopold».
6. J. G. Klee, von Horckheim, Schiff «Freundschaft».
7. Friedrich Klee, von Haßmersheim, Schiff «Java».

Digitized by Google

Taxfrachten.

Frachten zu Berg.

	kr.		kr.
Alaun	34	Elephantenzähne	36
Amarilsteine	34	Erde	34
Ambose	34	Erdenwaaren	36
Anis	36	Erze aller Art	34
Antimonium	34	Essig	34
Arak und Rum	36	Farbholz, blau und gelb in Stücken	34
Arsenik	38	Farbholz, andere Sorten	34
Asphalt	34	» in Päcken u. Körben	34
Bandwaaren	38	» gemahlen	36
Baumwolle in gepr. □-Ballen	34	Farbwaaren, schwere	34
» » ungepr. »	36	» leichte	38
» » 0-Ballen	36	Federn	38
Blech	34	Feigen	38
Blei	34	Fischbein	38
Bleiröhren	34	Fische, gesalzene	36
Blei- und Kremserweiß	36	Flachs	38
Bleizucker	34	Flüssige Waaren in Fässern	36
Branntwein	36	» » in Kisten und Körben	36
Braunstein	34	Früchte, nicht benannte	38
Bücher	36	Galmei	34
Cacao	36	Galläpfel	36
Kaffee	34	Garn	36
China	38	Gewürze, nicht benannte	38
Cichorien	36	Glätte	34
Citronen und Orangenschaalen	38	Glas, in Kisten	34
Cochenille	38	» hohles in Kisten u. Körben	38
Colophonium	34	Glaswaaren, verpackt	38
Confitüren	38	Gummi	38
Corinthen	36	Gyps	34
Cremor tartari	38	Haare	38
Curcuma	36	Hanf	38
Draht	36	Harz	34
Droguerien, schwere	34	Hausenblase	38
» leichte	38	Häringe	36
Eisen, Masseln	34	Häute, gesalzene	34
» Schinen	34	» trockene	36
» geschmiedet u. gewalzt	34		
Eisen- und Stahlwaaren	36		

Digitized by Google

	kr.
Hirschhorn, gemahlen	36
Holz, Cedern, Mahagoni u. s. w.	34
Holzwaaren, verpackt	36
Honig	36
Hopfen	38
Hörner, verpackt	36
» los	36
Indigo	38
Ingwer	38
Kalk	34
Käse	36
Kleider	38
Knochen	34
Knoppern	36
Kork	38
Krapp	34
Krämerei	38
Kreide	34
Kupfer, rohes in Blöcken	34
» » » Scheiben	34
Kupferwaaren	36
Kupferrot	34
Lackmus	36
Leder	38
Leim	38
Lichter	38
Lohrinde	38
Lumpen	36
Mandeln	36
Manufacturen	38
Maschinerien, voluminöse pr. 50 Kilo	51
Maschinerien, nicht voluminöse	34
Materialwaaren, nicht benannte	—
» schwere	34
» leichte	38
Mehl	34
Mehlwaaren	36
Menning	34
Messerwaaren	36

	kr.
Messing	34
Messingwaaren	36
Mineralwasser	36
Moos	38
Muskatnüsse und Blüthe	38
Nägel	34
Nelken	38
Oel	36
Oel, Cocus- Palm- und andere feste Oele	36
Oker	34
Orleans	34
Papier	36
Parfümerien	38
Pech	34
Pelzwaaren	38
Pfeffer	36
Pfeifen	38
Piement	36
Pottasche	34
Pottlot	34
Porzellan	38
Prünell	38
Quecksilber	38
Querzitron	38
Raukarden	38
Reis	34
Rhabarber	38
Ried und Rohr	38
Rosinen	36
Rübkuchen	36
Sämereien	36
Safflor	38
Sago	38
Salpeter	34
Salz	34
Sand	34
Schellak	36
Schmalte	34
Schmelztiegel	34

Digitized by Google

	kr.
Schroot	34
Schwämme	38
Schwefel, verpackt	34
» los	34
Schwerspat	34
Seegras	38
Seide und Seidewaaren	38
Seife	36
Soda	34
Spiegel in Rahmen	38
Stahl	34
Stahldraht	36
Stärke	36
Steine, Schleif- und Wetz-	34
» Schiefer-	34
» Lithographie-, los	34
» verpackt	34
» Marmor- und desgl. Platten	34
» Marmor- und desgl. verarbeitet	34
Stockfische, in Rollen	36
» los	36
Südfrüchte	38
Sumak	34
Syrup	34
Tabak, Carotten	36
» -Blätter in Fässern	36
» » in Körben und Päcken	36
» » in gepr. Ballen	36
» -Stengel, gepreßte	36
» » ungepreßte	36
» geschnitten u. Cigarren	36
» gesponnen u. Canaster	36
Talg	36
Terpentin	36
Thee	38
Theer	34
Thran, Berger	36
Thran, andere Sorten	36
Tuch	38
Twist	36
Uhren	38
Umbra	34
Vitriol	36
Vitriolöl	36
Wachs	36
Wachsleinen	38
Waid	36
Wau	38
Wallfischbarden	38
Wein in Fässern	36
» » Kisten	36
Weinstein	34
Wismuth	34
Wolle	38
Wollenwaaren	38
Wurzeln und Kräuter	38
Zimmet	38
Zink	34
Zinn	34
Zitron	38
Zucker, Lompen	34
» Melis, Candis verpackt	34
» Farin-	34
» Stampf.	34
» roher	34
» Melis, in losen Broden	34
Alle nicht besonders tarifirten Artikel:	
schwere	34
leichte	38

Digitized by Google

Wasserzölle

von Cöln bis Cannstatt: von Cannstatt bis Cöln:

für Güter zur 1/1 Gebühr

p. Kilo 50

	kr.		kr.
ausländische Güter, über Emmerich eingetreten .	25 8/10	ausländische Güter . . .	12 1/10
über Aachen eingetreten .	18	inländische Güter . . .	8 6/10
inländische Güter mit Attest	6 5/10	ausländische Güter mit direktem Begleitschein p. Emmerich	20 4/10
inländische Güter ohne Attest	11 1/3		
ab Coblenz, ausländische Güter	13 8/10		
ab Coblenz, inländische Güter	6 5/10		

Von Cöln bis Cannstatt:

für Güter zur 1/4 Gebühr

pr. Kilo 50

	kr.
ausländische Güter, über Emmerich eingetreten . .	11 5/10
über Aachen eingetreten	7 6/10
inländische Güter mit Attest	2 6/10
ab Coblenz, ausländische Güter	5 5/10
» » inländische Güter	2 6/10

24.

Rangschiffahrts-Vertrag zwischen Mannheim und Cannstatt 1853.

Zwischen dem Handelsstande zu Mannheim, vertreten durch die Großherzogliche Handelskammer daselbst, dem Handelsstande zu Cannstatt, vertreten durch den Handlungs-Vorstand daselbst und den zu Ende unterzeichneten Neckarschiffern ist folgender Rangschiffahrtsvertrag abgeschlossen worden.

Artikel I.

Die unterzeichneten badischen und württembergischen Schiffer übernehmen die Verschiffung aller zwischen Mannheim und Cann-

Digitized by Google

statt zu verführenden Handelsgüter, mit Ausnahme von Eisenbahnschinen, Maßeln und rohem Schwefel, welche der Fracht-Vereinbarung überlassen bleiben, und verpflichten sich die zur ununterbrochenen schnellen Beförderung solcher Güter nöthige Anzahl Schiffe zu stellen, wovon in Mannheim jederzeit zwei im Hafen bereit liegen müssen.

Artikel II.

Die Schiffer sind verbunden, alle von den diesem Vertrage beigetretenen Handlungshäusern, zur Verladung angemeldeten Handelsgüter ungesäumt zu übernehmen, und dürfen andere Güter nur in dem Falle beiladen, wenn das in Art. 9 festgesetzte Ladequantum von 1000 Ctr. an Stückgütern in 6 Tagen ihrer Ladezeit nicht beikommt; in diesem Falle hat der Schiffer mit 600 Ctr. den Hafen zu verlassen; es wird demselben dann ein weiterer Tag eingeräumt, um sich noch andere Güter außer dem Hafen zu verschaffen, von welchen er übrigens die in Art. 18 vorgesehene Abgabe von einem halben Centime pr. Ctr. mit Ausnahme der Kohlen, welche frei sind, in Mannheim zu entrichten hat; die Abfahrt muß aber jedenfalls am achten Tage stattfinden.

Im Fall das Quantum der zur Ladung bestimmten Güter stärker sein sollte, als die kontrahirenden Schiffer solches zu befördern vermögen, so verpflichten sie sich, die erforderlichen Hülfsschiffer zu stellen und die Güter unter ihrer — der Contrahenten — Verbindlichkeit auf gleiche Weise schnell fortzuschaffen.

Bei Verfehlung gegen diese Bestimmungen verfällt der betreffende Schiffer in eine Strafe von dreißig Gulden, welche im Wiederholungsfalle auf fünfzig Gulden sich erhöht, und außer diesem wird die Großherzl. Handelskammer in Mannheim auf dessen Gefahr, Verantwortlichkeit und gegen Ersatz von etwaigem Mehraufwande die erforderlichen Hülfsschiffer in Ladung legen lassen.

Es wird ein durch das Schiffahrts-Commissariat in Mannheim geführtes Rangregister eröffnet, nach welchem sich die betreffenden Schiffer genau zu richten haben, und wer sich nicht zu gehöriger Zeit mit seinem Fahrzeuge einfindet, verwirkt sein Recht auf die ganze Tour und wird mit dreißig Gulden gestraft.

Der Ertrag dieser Strafen fließt zur Hälfte in die Kasse der Handelskammer in Mannheim und zur Hälfte in die Schiffahrtskasse in Cannstatt.

Artikel III.

Jeder der unterzeichneten Schiffer muß, wie es sich von selbst versteht, ein für die zu befahrende Stromstrecke geeignetes, in allen Theilen solid eingerichtetes, sorgfältig gedecktes und mit allen Geräth-

Digitized by Google

schaften versehenes Schiff nebst den zum Decken der Waren nöthigen, betheerten Decktüchern eigenthümlich besitzen.

Artikel IV.

Dem Schiffer werden die Waren in Mannheim, wenn sie aus der Stadt oder von den Dampfbooten kommen, am Orte der Einladung, sonst aber am Orte der Ausladung im Rhein- oder Neckarhafen zur Übernahme gestellt, die Hinschaffung der auf einem von der Einladstätte entfernten Theil des Werftes lagernden Waaren an das Schiff liegt dem Schiffer auf eigene Kosten ob, und soll dabei die möglichste Schonung für die Waaren, entweder durch Tragen oder Benützung geeigneter Karren, angewendet werden.

Wenn von den zu verladenden Gütern kein neuer amtlicher Wagschein vorgelegt werden kann, müssen sie auf Verlangen des Schiffers noch einmal gewogen werden und zwar auf Kosten des Versenders. Diese Forderung des Schiffers darf vom Versender unter keinerlei Vorwand zurückgewiesen werden.

Artikel V.

Von dem Augenblicke an, wo der Schiffer die schriftliche Anweisung angenommen und die Verwiegung des Gutes stattgefunden hat, bleibt er dafür verantwortlich.

Der Schiffer darf ferner bei Fünf Gulden Strafe für jeden einzelnen Fall keine Güter in Ladung nehmen, bis die Anweisungen dazu auf dem Schifffahrts-Commissariats-Bureau in Mannheim eingeschrieben und mit dem Commissariatsstempel versehen worden sind. Bei wiederholten Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmung unterwerfen sich die Schiffer dem Ausschluß aus der Rangfahrt.

Artikel VI.

Dem Schiffer ist die sorgfältigste Behandlung der Güter strengstens anbefohlen, und wird ihm ausdrücklich zur Pflicht gemacht, Säuren, beißende, giftige oder leicht entzündliche Gegenstände in ein besonderes Fahrzeug zu laden. Leccage bei flüssigen Gütern kann den Schiffern nur dann zur Last gelegt werden, wenn bei der Besichtigung durch Sachverständige, vor dem Ausladen, ihnen irgend eine Nachlässigkeit vorzuwerfen ist. Farbholz soll an beiden Enden gestempelt sein und die Schiffer sind nur für die Anzahl der unverletzten Stücke verantwortlich, nicht aber für den Manco am Gewicht. Letzteres gilt auch bei nicht verpackten Stockfischen. Für innerliche Beschädigungen sind die Schiffer nicht verantwortlich, wenn die Güter äußerlich gut

Digitized by Google

beschaffen geliefert werden, außer wenn der Beweis vorliegt, daß etwaige Beschädigungen während der Reise durch Sorglosigkeit des Schiffers stattfanden. Das Nachführen der Bretter und Diehle im Wasser an den Seiten des Schiffes ist streng untersagt.

Artikel VII.

Für die ausgeladenen Güter haften die Schiffer so lange, bis die ganze Parthie, zu der sie gehören, auf dem Ufer liegt und gewogen ist, den Fall ausgenommen, wenn der Adressat früher darüber verfügt haben sollte; kommt das Gut theilweise an und will der Empfänger über das Ausgeladene verfügen, so hat er den Schiffer zuvor davon in Kenntniß zu setzen, damit dieser dem Abwiegen anwohnen kann.

Artikel VIII.

Die Schiffer haben sich bei ihrer Ankunft in Mannheim bei dem betreffenden Commissariat sogleich zu melden und das jedesmalige Ladequantum genau anzugeben; ebenso ihre Manifeste vorzuzeigen und ihre Frachtbriefe in das Register eintragen zu lassen. Daß dieses geschehen ist, darüber hat sich der Schiffer jedesmal eine Beurkundung durch das Schifffahrts-Commissariat ausfertigen zu lassen und solche bei seinem Eintreffen in Cannstatt dem Handlungsvorstande daselbst vorzulegen. In Mannheim fertigt nach Löschung und geschehener Nachwiegung der Güter der Hafen-Commissär die Frachtkarte aus und läßt durch seinen Beauftragten die Frachtgelder für die Schiffer einziehen, wofür derselbe 1/4 Kr. pr. 50 Ko. zu beziehen hat; die gleiche Gebühr bezieht er für das Anweisen der Ladung und Ausstellung des Manifestes.

Artikel IX.

Das Ladequantum zu Berg ist auf 1000 Centner festgesetzt und sobald dieses erreicht ist, wird die Ladung geschlossen. Bei Mangel an Gütern sollen die Schiffer gehalten sein, mit 600 Centnern abzufahren, wenn sie sechs Tage gewartet haben. Güter, welche der Schiffer bereits eingeladen hat, können demselben nur gegen Rückerstattung der Ein- und Wiederausladungsgebühren, so wie der gehabten Kosten, wieder entzogen werden.

Artikel X.

Den Schiffern ist ein eigenmächtiger Abstoß oder Umsatz der Güter unterwegs streng verboten und jeder Zuwiderhandelnde wird neben Frachtverlust aus der Tour gestoßen.

Digitized by Google

Artikel XI.

Die Schiffer müssen ihre Reise von Mannheim nach Cannstatt, vom Tage der Abfahrt zu Berg, vom 1. April bis 1. Oktober in 7 bis 8 Tagen, die übrigen Monate, während der Dauer des Beurt-Vertrags in 10 Tagen bei $^1/_3$ Frachtverlust vollenden, und um den Tag ihrer Abreise zu constatiren, erhalten sie in Mannheim einen von dem Hafen-Commissär ausgestellten Abfahrtsschein, den sie bei ihrer Ankunft in Cannstatt dem Handlungsvorstande vorzuzeigen verbunden sind. Aufenthalt durch höhere Gewalt kann die Schiffer allein entschuldigen, worüber sie sich jedoch durch schriftliche amtliche Atteste auszuweisen haben. Ferner sind sie verbunden, ihre Ankunft in Cannstatt daselbst, in Stuttgart und Berg denjenigen Häusern, für welche sie Güter besitzen, sogleich anzuzeigen und ebenso haben sie dem Handlungsvorstande in Cannstatt, unter Aufgabe der Häuser, für welche sie befrachtet sind, unverweilt Anzeige zu machen, wenn ihnen auf der Reise ein Unglück zustößt, oder sie durch höhere Gewalt an Fortsetzung derselben gehindert werden. Im Unterlassungsfalle bei einem Gulden Strafe zum Besten der Schiffahrts-Casse in Cannstatt. Die Lieferzeit der Thalgüter ist von dem Tage der Abfahrt in Cannstatt auf 6 Tage, unter gleichen Bestimmungen wie zu Berg, festgesetzt.

Artikel XII.

Den Schiffern ist das Vorfahren unterwegs streng untersagt, und die Zuwiderhandelnden werden das erste Mal um zehn Gulden und bei Wiederholung um das Doppelte bestraft, welche Strafen von Seiten des Handlungsvorstandes in Cannstatt eingezogen werden, wobei noch bestimmt wurde, daß, wenn Mannheimer Rangschiffer mit Schiffern anderer Plätze zugleich in Cannstatt eintreffen würden, solche schon in Heilbronn zu loosen haben, welche zuerst ans Aus- und Einladen in Cannstatt kommen. Es ist den Schiffern unbenommen, für die einzuhaltende Bergfahrt wie seither zu loosen, sie sind dagegen verbunden, nach der Nummer des Vertrags in den Kanal einzufahren, wo sie dann zu Thal ebenfalls nach ihrer Nummer befrachtet werden und in dieser Reihenfolge abzufahren haben. In Mannheim sind die Nummern auf gleiche Weise einzuhalten.

Artikel XIII.

Die Schiffer haben allen Gesetzen und Verordnungen genaue Folge zu leisten und sind für die Besorgung der Zoll-Formalitäten ihrer Ladung verantwortlich. Zuwiderhandlungen haben außer den von den betreffenden Behörden erkannten Strafen nach Umständen die Entlassung aus der Rangfahrt zur Folge.

Digitized by Google

Artikel XIV.

Die Frachten werden für das Jahr 1853 zu Berg
von Mannheim bis Cannstatt für gewöhnliche Güter auf 17 Kr.
von Mannheim bis Marbach auf 15½ Kr.
zu Thal von Cannstatt nach Mannheim auf 10 kr.
von Eröffnung der Schifffahrt an bis zum 15. November
} per 50 Ko.
festgesetzt.

Ueber die Fracht von voluminösen Gütern, wie Maschinentheile und Hausrath, sowie Repskuchen, Borde, Gyps, altes Eisen, ferner die unter Artikel 6 angeführten Güter, haben sich die Versender mit den Schiffern zu verständigen.

Wenn der Adressat während der Reise veränderte Verfügung über seine Güter treffen sollte, so hat der Schiffer bei Erhalt derselben unterhalb Heilbronn die Heilbronner, in und oberhalb Heilbronn aber die Cannstatter Fracht anzusprechen. Verwinterungs- und Verwässerungsfälle machen hierbei eine Ausnahme.

Artikel XV.

Güter nach Berg und Stuttgart zahlen für den Transport bis Cannstatt gleiche Fracht, wie die dahin bestimmten. Der Eigenthümer kann solche in Cannstatt in Empfang nehmen, oder vergütet dem Schiffer einschließlich ½ Kr. Bohlwerksgebühr in Cannstatt für das Verbringen nach Stuttgart 4 Kr., bei Transit-Gut städtische Kosten von 2 Kr., für Abladen und Platzspesen besonders; nach Berg 3½ Kr. per 50 Ko. In Berg und Stuttgart sind die verzollten Güter an das Magazin des Empfängers zu liefern.

Artikel XVI.

Diejenigen Schiffer, welche vom 15. November bis 15. Februar in Mannheim in Ladung liegen, erhalten eine durch den Handlungsvorstand in Cannstatt zu bestimmende Winterzulage. Dieselbe findet auch statt, wenn sie vor dem 15. November in Ladung kommen, aber erst nach diesem Tage abfahren, jedoch nur unter der Bedingung, daß die frühere Abfahrt durch noch nicht vollständig erlangte Ladung, nach dem regulirten Minimum oder durch höhere Gewalt, worüber sie sich auszuweisen haben, verhindert wurde.

Die Winterzulage wird nur für diejenigen Güter bewilligt, welche während der dießfalls bestimmten Frist an Bord kommen. Für Güter, nach dem 15. Februar geladen fällt sie weg.

Digitized by Google

Artikel XVII.

Sollte es im Laufe dieses Jahres nöthig sein, in den Frachten Abänderungen zu treffen, so werden dieselben unter Zustimmung der Großherzoglichen Handelskammer in Mannheim und dem Handlungsvorstande in Cannstatt unter Zuziehung der daselbst anwesenden Schiffer neu geordnet.

Artikel XVIII.

Die Schiffer haben in Mannheim an die Kasse der Großherzoglichen Handelskammer von allen einzuladenden Gütern einen halben Centime und in Cannstatt bei Mannheim Güter 4 Kr. von 100 Centnern, von Heilbronn und den Salinen 2 Kr. von 100 Centnern von allen Gütern, Steinkohlen, Früchte u. s. w. nicht ausgenommen, zu entrichten, ohne solche bei der Fracht in Anrechnung bringen zu dürfen.

Artikel XIX.

Alle, dem gegenwärtigen Vertrage beigetretenen Kaufleute zu Mannheim und Cannstatt verpflichten sich, ihre zum Transport nach resp. Cannstatt, Marbach, Berg, Stuttgart, Eßlingen und Mannheim auf dem Neckar bestimmten Güter ausschließlich den diesem Vertrag angehörigen Schiffern zu verladen. Verladungen mit andern Schiffern, unter der Ausrede, dazu von dem Bezieher oder Versender angewiesen worden zu sein, sind nicht zulässig. Jede Zuwiderhandlung giebt gegen den Betreffenden das Recht, seine Güter jeweils zurückzuweisen. Dagegen nehmen diese Schiffer die Verbindlichkeit von allen dem Vertrage nicht beigetretenen Handelshäusern keine Güter zum Transport anzunehmen.

Solche Güter aber, welche nach andern oberhalb Cannstatt gelegenen Orten als die angegebenen bestimmt sind, dürfen weder an die Schiffer verladen, noch von denselben übernommen werden, bei Strafe der Entfernung aus der Beurt.

Dagegen sind die Schiffer verpflichtet Güter, von Mannheim nach unterhalb Cannstatt gelegenen Plätzen bestimmt, anzunehmen.

Ebenso dürfen die Schiffer bei gleicher Strafe Kaufmanns-Güter nur nach Mannheim annehmen; Sägwaren, Steine, Früchte und Repskuchen machen indessen eine Ausnahme.

Dem Mannheimer Handelsstande ist gestattet, solche Güter, welche durch die Schiffer der Eisenbahn in Cannstatt übergeben werden sollen, außerhalb der Beurt zu verladen, ohne daß jedoch von der Handelskammer mit solchen außer Beurtschiffern irgend ein Vertrag abgeschlossen wird. Die Beurtschiffer dürfen solche nicht annehmen.

Digitized by Google

Sollte man mit der Zahl von zwölf Schiffern nicht ausreichen, so würden noch weitere Schiffer angenommen werden.

Artikel XX.

Die Dauer des gegenwärtigen Vertrags wird auf ein Jahr festgesetzt, welches mit dem 1. Januar 1853 beginnt und mit dem 31. Dezember 1853 endigt. Zu Erneuerung desselben werden von Seiten des Handlungsvorstandes die sämmtlichen Beurtschiffer hieherzukommen eingeladen. Dieselben haben persönlich zu erscheinen und können nur in nachgewiesenen Verhinderungsfällen, unter Vorlegung von schriftlichen Vollmachten, sich vertreten lassen.

Artikel XXI.

Der neue Vertrag wird in einer gehörigen Anzahl Exemplaren ausgefertigt und jedem Schiffer eines davon zugestellt; die zwei Originalien aber je bei der Handelskammer in Mannheim und dem Handlungsvorstande in Cannstatt hinterlegt.

So geschehen

Mannheim, den 14. Februar 1853.

Großherzogl. Handelskammer:
Lauer, Präsident. Battlehner, Secr.

Cannstatt, den 14. Februar 1853.

Der Handlungsvorstand:
G. Hartenstein. Heinr. Keppler. C. Rotacker.

Die Beurtschiffer von Mannheim.

1. Conrad Knobel v. Ziegelhausen. Sch. Merkur.
2. Gg. Ad. Müssig v. Haßmersheim. Sch. Laura.
3. Jacob Witter v. Haßmersheim. Sch. Freundschaft.
4. Heinr. Zimmermann v. Haßmersheim. Sch. Nereus.
5. Jac. Kraemer v. Neckarrems. Sch. Amor.
6. Jac. Blumhardt v. Cannstatt. Sch. Karl.
7. Gottlieb Noedel v. Horckheim. Sch. Wartberg.
8. Joh. Weibel v. Haßmersheim. Sch. Oberon.
9. Valt. Knobel v. Neckargemünd. Sch. Freudenberg.
10. Jac. Walter v. Neckargemünd. Sch. Freundschaft.
11. Jac. Müssig jr. v. Haßmersheim. Sch. Hornek.
12. Peter Knobel v. Neckargemünd. Sch. Karl.

Digitized by Google

25. Fahrpreise und Frachtsätze der Neckar-Dampf-

Fahrpreise von Heilbronn

	Von Heilbronn		Von Neckarsulm		Von Jagstfeld		Von Wimpfen		Von Gundelsheim	
Cajüten:	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.
Nach	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Neckarsulm	— 24	—.15	—	—	—	—	—	—	—	—
Jagstfeld	— 30	—.20	—.24	—.15	—	—	—	—	—	—
Wimpfen	— 36	—.24	—.30	—.20	—.15	—.12	—	—	—	—
Gundelsheim	— 48	—.36	—.42	—.30	—.30	—.24	—.24	—.16	—	—
Haßmersheim	1.—	—.42	—.54	—.36	—.42	—.30	—.30	—.20	—.24	—.16
Neckarelz	1.24	1.—	1.12	—.54	1.—	—.40	—.48	—.30	—.42	—.24
Neckargerach	1.48	1.24	1.40	1.18	1.36	1.—	1.24	—.54	1.12	—.48
Eberbach	2.24	1.48	2.18	1.36	2.—	1.21	1.45	1.12	1.30	1.09
Hirschhorn	2.36	2.—	2.30	1.45	2.18	1.36	2 06	1.24	1.56	1.21
Neckarsteinach	2.42	2.—	2.36	1.48	2.30	1.42	2.18	1.36	2.12	1.30
Neckargemünd	2.48	2.—	2.40	1.54	2.36	1.45	2.24	1.42	2.18	1.36
Heidelberg	2.48	2.—	2.48	2.—	2.42	1.48	2.36	1.45	2.30	1.40

Fahrpreise von Heidelberg

	Von Heidelberg		Von Neckargemünd		Von Neckarsteinach		Von Hirschhorn		Von Eberbach	
Cajüten:	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	I.
Nach	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Neckargemünd	—.18	—.15	—	—	—	—	—	—	—	—
Neckarsteinach	—.30	—.18	—.18	—.15	—	—	—	—	—	—
Hirschhorn	—.36	—.24	—.30	—.21	—.24	—.18	—	—	—	—
Eberbach	—.48	—.36	—.42	—.30	—.36	—.24	—.24	—.18	—	—
Neckargerach	1.12	—.48	1.—	—.42	—.48	—.36	—.36	—.24	—.24	—.18
Neckarelz	1.30	1.—	1.18	—.54	1.12	—.48	1.—	—.42	—.42	—.30
Haßmersheim	1.45	1.12	1.36	1.06	1.24	1.—	1.12	—.48	1.—	—.42
Gundelsheim	1.48	1.15	1.45	1.12	1.36	1.06	1.24	—.54	1.06	—.48
Wimpfen	1.54	1.21	1.48	1.18	1.42	1.12	1.30	1.—	1.12	—.54
Jagstfeld	1.57	1.24	1.51	1.21	1.45	1.15	1.36	1.06	1.18	1.—
Neckarsulm	2.—	1.30	1.54	1.24	1.48	1.21	1.42	1.12	1.24	1.06
Heilbronn	2.—	1.30	2.—	1.30	1.54	1.24	1.48	1.18	1.36	1.12

Bemerkungen. Kinder unter 12 Jahren, Schiffer und Floßknechte genießen Hin- und Rückreise nehmen, zahlen 1/3 der Fahrpreise zu Berg weniger und haben Fahrpreis der zweiten Cajüte zu entrichten, und müssen solche auf dem vordern Rückzahlung des nicht abgefahrenen Betrages verpflichtet; Weiterbeförderungen bis zu 200 ℔ frei.

Digitized by Google

Neckar-Dampfschiffahrt für 1856.

Schiffahrt.

abwärts bis Heidelberg.

Von Haßmersheim		Von Neckarelz		Von Neckargerach		Von Eberbach		Von Hirschhorn		Von Neckarsteinach		Von Neckargemünd	
I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.
fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—.30	—.21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.—	—.42	—.36	—.24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.21	1.—	1.—	—.42	—.36	—.24	—	—	—	—	—	—	—	—
1.45	1.12	1.24	—.57	—.54	—.36	—.42	—.30	—	—	—	—	—	—
2.06	1.24	1.42	1.09	1.18	—.54	1.06	—.45	—.36	—.24	—	—	—	—
2.15	1.30	2.—	1.21	1.36	1.06	1.18	—.54	—.48	—.30	—.24	—.18	—	—
2.24	1.36	2.—	1.24	1.48	1.12	1.24	1.—	1.—	—.45	—.42	—.30	—.24	—.15

aufwärts bis Heilbronn.

Von Neckargerach		Von Neckarelz		Von Haßmersheim		Von Gundelsheim		Von Wimpfen		Von Jagstfeld		Von Neckarsulm	
I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.
fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—.24	—.18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—.42	—.27	—.24	—.18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—.45	—.30	—.30	—.24	—.24	—.18	—	—	—	—	—	—	—	—
—.48	—.33	—.36	—.27	—.30	—.21	—.24	—.18	—	—	—	—	—	—
—.54	—.36	—.42	—.30	—.36	—.24	—.30	—.21	—.18	—.12	—	—	—	—
1.—	—.42	—.48	—.36	—.42	—.30	—.36	—.24	—.24	—.15	—.15	—.12	—	—
1.12	—.48	1.—	—.42	—.48	—.36	—.42	—.30	—.30	—.21	—.24	—.18	—.15	—.12

[1]/3 Ermäßigung. Die geringste Fahrtaxe ist 12 kr. Reisende, welche Billete für die solche während des ganzen Dienst-Jahres Gültigkeit. Für Hunde ist der halbe Verdeck angebunden werden. Bei Störungen im Dienste ist die Gesellschaft nur zur durch andere Gelegenheiten auf Kosten der Gesellschaft finden nicht statt. Gepäck

Digitized by Google

Frachtsätze pro 1856
zwischen Heilbronn, Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen nebst den Zwischen-Stationen

	p. 100 ℔ Zollgewicht		
	ohne Zoll	mit Zoll	
	kr.	Inland	Ausland
Zwischen Heilbronn und Neckarelz	14	15	17
» » » Eberbach	14	15	17
» » » Heidelberg . . . zu Thal	18	19	20
» » » » . . . zu Berg	15	16	18
» » » Mannheim	24	25	27
» » » Ludwigshafen	27	28	30
Zwischen Neckarelz und Eberbach	12	12	12
» » » Heidelberg . . . zu Thal	18	19	20
» » » » . . . zu Berg	15	16	18
» » » Mannheim	24	25	27
» » » Ludwigshafen	27	28	30
Zwischen Eberbach und Heidelberg . . . zu Thal	18	19	20
» » » » . . . zu Berg	15	16	18
» » » Mannheim	24	25	27
» » » Ludwigshafen	27	28	30

Bemerkungen. Hopfen, Wolle, Claviere, Spielwaaren, leere Fässer, Bettfedern, Meubles, Küblergeschirr, Rauhkarten, überhaupt sehr voluminöse Gegenstände zahlen die anderthalbfache Fracht.

Die geringste Frachttaxe für einzeln reisende Colli ist 10 kr. per Collo. Güterstücke über 1000 ℔, entzündende oder ätzende Gegenstände werden nicht angenommen. — Güter auf andere als oben angeführte Orte können nicht befördert werden.

Colli unter 1 Ctr. zahlen:

von 1 bis 29 ℔ = 1/4 Ctr.
» 30 » 59 » = 1/2 »
» 60 » 79 » = 3/4 »
» 79 » 100 » = 1/1 »

Alle Güter, welche zur Beförderung übergeben werden, müssen mit einem Connoissement versehen sein.

Digitized by Google

Literatur- und Quellen-Verzeichnis.

Bemerkungen über den Octroi-Vertrag und die Mainzer Schiffer-Organisation. Heidelberg 1806.

Zöpfl, Fränkische Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung. Leipzig/Erlangen 1894.

Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main. Leipzig/Erlangen 1893.

— Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale. Ebenda 1894.

— Die Mainschiffahrt im 19. Jahrh. und ihre zukünftige Entwicklung. Ebenda 1894.

Vetter, Die Schiffahrt, Flötzerei und Fischerei auf dem Oberrhein. Karlsruhe 1864.

Löper, Die Rheinschiffahrt Straßburgs. Straßburg 1877.

Eckert, Das Mainzer Schiffergewerbe in den letzten drei Jahrhunderten des Kurstaates. Leipzig 1898.

— Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert. Leipzig 1900.

Stoy, Studien über das Binnenschiffahrtsgewerbe des Rheins (Manuskript im Besitz des Instituts für Gemeinwohl, Frankfurt a/M.).

Dufourny, Der Rhein in seiner technischen und wirtschaftlichen, besonders auch verkehrstarifarischen Bedeutung. Übers. v. Dr. Landgraf. Berlin 1898.

Heubach, Die zukünftige Verkehrsentwicklung auf dem regulierten Main mit besonderer Berücksichtigung der Stadt Würzburg. Leipzig 1901.

Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Band 89: Eisenbahntarife, Wasserfrachten, herausgegeben von W. Lotz. Insbesondere: Heubach, Skizzen über Verkehrsentwicklung, Frachtpreise und Verkehrspolitik. Leipzig 1900.

Schuhmacher, Zur Frage der Binnenschiffahrtsabgaben. Berlin 1901.

Zeller, Die Neckar-Rhein- und Main-Schiffahrt zwischen Heilbronn, Mainz und Frankfurt. Heilbronn 1809.

Meidinger, Statistische Übersicht der Neckar-Schiffahrt und Flößerei. Frankfurt a/M. 1850.

Moriz Mohl, Bericht der volkswirtschaftl. Commission der Kammer der Abgeordneten über zwei Gesuche der Wanderversammlung der Gewerbevereine und des Handlungsvorstandes zu Heilbronn um Verwendung bei der K. Regierung für Erhaltung der gefährdeten Neckarschiffahrth. Drucksachen der Kammer 1855.

Gutachten über die Einführung der Schleppschiffahrt an versenktem Tau oder Kette auf dem Neckar. Heilbronn 1873.

Wüst, Die Einführung der Ketten-Schiffahrt auf dem Neckar. Denkschrift im Namen des Comités verfaßt. Heilbronn 1874.

Klett, Bericht über die Schiffahrts-Verhältnisse und Einführung der Kettenschleppschiffahrt auf der Neckarstrecke Heilbronn—Cannstatt. Im Auftrag d. Cannstatter Gewerbe-Vereins. Cannstatt 1880.

Huber I, Zur Frage der Wiedereröffnung der Schiffahrt auf dem mittleren Neckar. Eine hydrographische und volkswirtschaftliche Untersuchung, gemeinschaftlich herausgegeben von dem k. württ. Ministerium des Innern (Abteilung für

Digitized by Google

Straßen- und Wasserbau) und der Handels- und Gewerbekammer Stuttgart (Prof. Dr. Huber). Stuttgart 1899.

Huber II, Zur Frage der Einrichtung eines Groß-Schiffahrtsweges auf dem Neckar (Mannheim—Eßlingen). Denkschrift, herausgegeben von dem Komité für die Hebung der Neckarschiffahrt. Verfaßt von Prof. Dr. F. C. Huber. Stuttgart 1900.

Harttung I, Die Beziehungen zwischen Wasserstraße und Eisenbahn im Neckargebiet. Referat zur IX. Frage: „Gegenseitige Beziehung der Wasserstraßen und Eisenbahnen in der Transport-Industrie", auf dem V. Internationalen Binnenschiffahrts-Congreß Paris 1892 (S. 45—56). Paris 1892.

Harttung II, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar. Separatabdruck aus unbekannter Stelle. (I. S. 305—327). 1894.

Hausrath, Zur Geschichte der Flößerei und des Brennholzhandels auf dem untern Neckar. Separatabdruck aus der Allgem. Forst- und Jagd-Zeitung. 75. Jahrg. Frankfurt 1899.

Beiträge zur Hydrographie des Großherzogtums Baden. Herausgegeben von dem Centralbureau für Meteorologie und Hydrographie. V. Heft. Carlsruhe 1887.

Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse. Herausgegeben von dem Centralbureau für Meteorologie und Hydrographie im Großh. Baden. Berlin 1889.

Landgraf, Dr., R.-G., betr. die privatrechtl. Verhältnisse der Binnenschiffahrt etc., Für die Praxis erläutert. Berlin 1896.

Dürr, Heilbronner Chronik. Heilbronn 1896.

Weiß, Geschichte der Stadt Eberbach a. N. Eberbach 1900.

Wirth, Geschichte des Marktfleckens Haßmersheim. Heidelberg 1862.

Häußer, Geschichte der rheinischen Pfalz. Heidelberg 1845.

Riehl, Die Pfälzer. Stuttgart 1858.

Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins (alte und neue Folge). Karlsruhe.

Neues Archiv für die Stadt Heidelberg. Bd. I—IV. Heidelberg 1890.

Württemberg. Jahrbücher 1834 ff. bis zur Gegenwart:
u. a. 1859, II, S. 129—139 **Pfaff,** Geschichte der Neckarschiffahrt in Württemberg bis Anfang des 19. Jahrhunderts;
1844, S. 261—279 **Titot,** Notizen über die Dampfschiffahrt auf dem Neckar.

Oberamtsbeschreibung von Heilbronn. Teil I. Stuttgart 1902.

Mone, Die Rheinschiffahrt vom 13.—16. Jahrhundert. Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins. Bd. X. 1858.

Borgius, Mannheim und die Entwicklung des südwestdeutschen Getreidehandels. Freiburg 1899.

Quetsch, Geschichte des Verkehrswesens am Mittelrhein. Freiburg 1891.

Ockhart, Geschichtl. Darstellung der früheren und späteren Gesetzgebung über Zölle und Handelsschifffahrt des Rheins. Mainz 1818.

Cohn, Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens. Stuttgart 1900.

Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland. Leipzig 1900.

Weber, v., Die Wasserstraßen Nordeuropas. Leipzig 1881.

Bonne, Die Notwendigkeit der Reinhaltung der deutschen Gewässer. Leipzig 1901.

Schenkel, Das Badische Wasserrecht. Karlsruhe 1877.
— Die deutsche Gewerbeordnung. Karlsruhe 1894.

Regenauer, Der Staatshaushalt im Großherzogtum Baden. Karlsruhe 1863.

Pütter, Geist des Westfäl. Friedens. Göttingen 1795.

Klüber, Acten des Wiener Congresses 1814 und 15. Bd. III und VI. Erlangen 1815/16.

Digitized by Google

Janson, Materialien zu einem künftigen Gesetzbuche für die Kurpfälz. Lande. Heidelberg 1792.
Herman, Sammlung der in Bezug auf Rheinhandel und Schiffahrt erschienenen Gesetze, Verordnungen etc. Mainz 1820.
Christ, Das Dorf Mannheim. Mannheim 1891.
Baroggio, Die Geschichte Mannheims. Mannheim 1861.
Zeiler, Mannheims Handel im 17. und 18. Jahrhundert. Mannheim 1892.
Antiquarius der Neckar-, Main-, Mosel- und Lahnströme von J. H. Diehlhelm. Frankfurt a. M. 1781.
Rhenus, Jahrbuch für Handel, Schiffahrt und Industrie des Rheinlandes, herausgeg. von Schirges. Bd. I—IV. Mainz 1858 ff.
Jahres-Berichte der bad. Landes-Commissäre. Carlsruhe 1868—72.
Arnecke, Dr., Der Flußschiffbau des Rheinstromsystems in Deutschland und Holland. Jahres-Bericht der Ruhrorter Handelskammer f. 1900, abgedruckt im „Rheinschiff" 1901.
Jahres-Berichte der Handelskammer für den Kreis Heidelberg nebst Eberbach 1894 ff.
— „ Mannheim „
— in Württemberg pro 1900.
Rheinschiffs-Register, 7. und 12. Ausgabe. Frankfurt a. M. 1890—1900.
Drucksachen der Kommission für Arbeiterstatistik Nr. 17, 19, 20. 1900/01.
Jahres-Berichte der Schleppschiffahrt auf dem Neckar 1979—1901, abgekürzt K. J. B.
— des Neckarschiffer-Vereins 1881—1901, abgekürzt S. J. B.
— des Heilbr. Handels-Vereins 1895—1901, abgekürzt H. H. J. B.
Statistik des Deutschen Reiches, jährl. Binnenschiffahrt 1872—1900.
Beiträge zur Statistik der inneren Verwaltung Badens 1855 ff.
Statistische Mitteilungen für Baden 1869 ff.
Statistisches Jahrbuch für Baden 1868 ff.
Central-Commission für die Rheinschiffahrt. Einzelne Protokolle.
Das Rheinschiff.
Zeitschrift für die Binnenschiffahrt. } Einzelne Nummern.
Jahres-Bericht über die Staatseisenbahnen im Großherzogtum Baden bis 1900.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften.
Wörterbuch der Volkswirtschaft.

Ungedrucktes Material wurde bearbeitet:

vor allem im:

Großh. General-Landes-Archiv, Karlsruhe.
Großh. Ministerium des Innern, Karlsruhe.

Ferner im:

Städt. Archiv, Heilbronn.
Städt. Archiv, Heidelberg.
Königl. württ. Archiv des Innern, Stuttgart-Ludwigsburg.
Königl. württ. Haus- und Staatsarchiv, Stuttgart.
Königl. württ. Öffentliche Bibliothek (insbes. Mohlsche Handacten), Stuttgart.
Ständisches Archiv, Stuttgart.
Gr. Haus- und Staats-Archiv, Darmstadt.
Städt. Archiv, Mainz.

Digitized by Google

Städt. Archiv, Mannheim.
Städt. Archiv, Cannstatt.
Königl. württ. Finanz-Archiv, Ludwigsburg.

Weiterhin insbesondere in den Bezirksämtern:

Mosbach, Eberbach, Heidelberg,

sowie in den Bürgermeistereien:

Haßmersheim, Neckargerach, Eberbach, Hirschhorn, Neckarsteinach, Neckargemünd.

Statistisches Material:

Gr. Statist. Landesamt, Karlsruhe.
Gr. Centralstelle für Landesstatistik, Darmstadt,

auch bei den Gr. Amtsgerichten:

Mannheim, Mosbach und Hirschhorn.

Nur weniges aus Privatbesitz.

C. F. Wintersche Buchdruckerei

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google